Opłatę pocztową uiszczono ryczałtem. Cena egz. 75 gr

AUTOMOBILISTA WOJSKOWY

DWUTYGODNIK

ORGAN WOJSKOWEGO KLUBU SAMOCHODOWEGO i MOTOCYKLOWEGO

Nr 3. 1 Kwietnia 1926 r. Rok I

REDAKTOR: Kpt. KRÓLIKOWSKI-MUSZKIET

REDAKCJA: MARSZAŁKOWSKA 48 m. 36. TELEFON 198-55

REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD 17 DO 18

WYDAWCA: WOJSKOWY KLUB SAMOCHODOWY i MOTOCYKLOWY

ADMINISTRACJA: PRZEJAZD 10, Nr TELEFONU 51-25 CZYNNA CODZIENNIE ZA WYJĄTKIEM ŚWIĄT i NIEDZIEL OD GODZ. 18 DO 19

Konto Pocztowej Kasy Oszczędności Nr 12595.

O SAMOWYSTARCZALNOŚĆ CENTRALNYCH WARSZTATÓW SAMOCHODOWYCH

Jednym z najważniejszych etapów, jakie akcja nasza w kierunku uruchomienia krajowego przemysłu samochodowego przebyć musi i tem samem przybliży nas do osiągnięcia celu, któremu służy Wojskowy Klub Samochodowy i Motocyklowy, jest zdobycie bazy operacyjnej, czyli murów fabrycznych, w których mogłaby być zapoczątkowana budowa pierwszej serji samochodów krajowych.

Planując otwarcie i nie szukając w naszej sprawie krętych ścieżek protekcji, ani poparcia osób i instytucyj wszechmogących... wyraźnie dążymy do tego, aby urzędy, w kompetencji których leży stworzenie takiej bazy operacyjnej, o której wspominamy wyżej, do projektów naszych się przychyliły i co prędzej je zrealizować pomogły.

Krótko mówiąc, idzie nam o nic więcej tylko o spieszne wyzwolenie Centralnych Warsztatów Samochodowych z przepisów gospodarki materjałowej O-11 i postawienie ich w warunkach gospodarki handlowej, lub inaczej mówiąc na zasadach s a m o w y s t a r c z a l n o ś c i.

Dlaczego tego żądamy?

Przedewszystkiem, w momencie kiedy CWS znajdzie się na stopie instytucji, która musi żyć i utrzymać się z tego co zarobi, zniknie wszelka niepotrzebna w takich zakładach biurokracja, zniknie masa papierów, których na biurkach i stolikach kancelaryjnych więcej się przerabia dziennie niż wszelkiego rodzaju trybów i łożysk na obrabiarkach warsztatowych. Zniknie niepotrzebny balast i wewnętrzne tarcie, wyczekiwanie na zezwolenie, parafy i inne t. p. zgryzoty wszystkich ludzi czynu, zabijające inicjatywę i pozbawiające energji najbardziej mocnych, najbardziej wytrwałych zwolenników pracy twórczej.

Następnie — dzięki samoistnej gospodarce, tego rodzaju fabryka, jaką jest CWS, będzie nareszcie miała możność rozwoju i wyzyskania tych wszystkich urządzeń i zorganizowanych działów, przy pomocy których może uruchomić wszelkiego rodzaju roboty samochodowe, aż do budowy nowych samochodów włącznie.

Bo oto wyobraźcie sobie Koledzy kolosalną machinę, rozporządzającą oddziałem mechanicznym, specjalnym oddziałem kół zębatych, oddziałem łożyskowym, hartownią i cementownią, narzędziarnią, spawalnią i odlewnią, kuźnią, stolarnią i całym szeregiem działów, jak oddział fordowski, gdzie się montują całkiem nowe samochody, oddziałem motocyklowym, czołgów etc. etc., która przeważnie stoi, nie mając dla siebie strawy, stoi niewyzyskana i należycie nie uruchomiona, bo... przepisy biurokracji na to nie pozwalają.

Więc precz z temi przepisami!

Zdjąć niemowlęce powijaki z organizmu, który mógłby ożywić i uruchomić tak potrzebny i tak dochodowy dla całego kraju, polski przemysł samochodowy.

Wojskowy Klub Samochodowy, mając do czynienia nie z całym szeregiem biurokratycznych urzędów, lecz ze sprężystym i energicznym zarządem czy też dyrektorem CWS, mógłby niezwłocznie przystąpić do rzeczowych pertraktacyj o budowę 100 samochodów dla członków klubu, powiedzmy typu, skonstruowanego przez inż. Glücka.

Zakup takiej liczby maszyn jest gwarantowany, kredyty na robociznę i materjały, wymagające natychmiastowej gotówki, są zapewnione. Więc bez żadnego ryzyka, bez żadnych obaw o straty, uruchomiona zostałaby fabryka tak wspaniale wyposażona, a tak nieudolnie wyzyskana dotychczas.

A ilu bezrobotnych ludzi odzyskałoby pracę? A ileż to innych działów przemysłu krajowego znalazłoby zbyt dla swych wyrobów?

To też cel, który przyświeca naszej akcji czyni nas śmiałymi w poczynaniach. To też głośno i śmiało wołamy:

— Oddajcie nam CWS w dzierżawę, lub dajcie tej fabryce konstytucję i samodzielność handlową.

Dopuśćcie ludzi czynu do udziału w pracy.

Niech zmęczenie, przepracowanie, niewiara we własne siły, ustąpią miejsca inicjatywie i energji pokolenia młodszego.

Oto są życzenia pod adresem tych, w mocy których leży załatwienie tej sprawy.

Do Was zaś Koledzy i Czytelnicy z innem żądaniem się zwracamy. Niech wasze myśli, wasze głosy, wasza opinja nie śpią i spokojnie oczekują aż wam „pieczone gołąbki spadną same do gąbki".

Niech potęga zbiorowej myśli i woli waszej, która silniejszą jest, niż sprzeciwy i przeszkody materjalne, działa bez przerwy w kierunku przez nas nakreślonym.

Skutek tej akcji ujrzycie wkrótce....

Lecz działajcie mocno i stale.

C e n t r a l n e W a r s z t a t y S a m o c h o d o w e muszą s i ę s t a ć n a s z ą p o d s t a w ą d o z d o b y c i a w ł a s n e g o s a m o c h o d u...

DZIAŁ URZĘDOWY

Rozporządzenia Ministra Spraw Wojskowych

Wcielam w Korpusie Ofic. Samochod. nowomianowanych podporuczników Dz. Pers. 10/26:

Ppor. Kowalę Franciszka do 9 d. sam.
Ppor. Gacka Franciszka do 3 d. sam.
Ppor. Pettersa Bolesława do 5 d. sam.
Ppor. Nowakowskiego Leona do 10 d. sam.

(Dz. Pers. Nr 13 z dnia 11.III 1926 r.)

Władze Klubowe

Mroziński Aleksander płk., prezes
Bołtuć Mikołaj ppłk. S. G., wiceprezes
Dołęga-Dołęgowski Stefan kpt., sekretarz
Wolikowski Romuald ppłk. S. G., skarbnik
Zagórski-Ostoja Włodzimierz generał
Anders Władysław płk. S. G.
Haller Konstanty inż. płk.
Dembowski Erazm ppłk.
Okołowicz Norbert ppłk.
Meyer Kazimierz inż mjr.
Hryniewski Wacław mjr.
Szydelski Stanisław kpt.
Wolski Tadeusz kpt.
Królikowski-Muszkiet Henryk kpt.
Wallmoden Kazimierz por.

Zastępcy

Krajewski Stefan mjr.
Mieszkowski Marjan dr. płk.
Sakowicz Wacław inż. kpt.
Kamiński Tadeusz dr. ppłk.
Kawiński Jan dr. ppłk.

Komisja Rewizyjna

Przeździecki Wacław płk. S. G.
Szulborski Witold płk.
Rybicki Tomasz mjr.

Nowi członkowie Wojskowego Klubu Samochodowego i Motocyklowego:

103. Bajer Michał płk. S. G.
104. Bonkowicz-Sittauer Jerzy kpt.
105. Chodacki Marjan kpt. S. G.
106. Czulak Karol rtm.
107. Czarnecki Stefan kpt.
108. Jankowski Eugenjusz por.
109. Mikuta Stanisław kpt.
110. Malinowski Juljan mjr.
111. Suchodolski January por.
112. Trapszo Tadeusz mjr. S. G.

Sprostowanie

W Nr 2 „Automobilisty Wojskowego“ w spisie członków Klubu Nr kol. 49, z winy łamacza opuszczono nazwisko płk. Mrozińskiego Aleksandra co niniejszem prostuje się.

Sekretarjat Klubu prosi pp. członków o zgłaszanie się po odbiór legitymacji członkowskiej. Sekretarjat czynny codzienie w g. 18 — 20 za wyjątkiem niedziel i świąt.

Zatwierdzenie statutu Wojskowego Klubu Samochodowego i Motocykl.

Statut Wojskowego Klubu Samochodowego i Motocyklowego zatwierdzony został przez M. S.Wojsk pismem l. 301/G.M. 26 r. z d. 7.I.1926 r.

Na zasadzie postanowienia Ministra Spraw Wewnętrznych z d. 6 marca 1926 r. Nr B. B. 1817/26 wciągnięto do rejestru stowarzyszeń i związków, Nr 1513 stowarzyszenie pod nazwą: „Wojskowy Klub Samochodowy i Motocyklowy“ w Warszawie. Warszawa d. 11.III.1926 r. Minister Spraw Wewnętrznych (—) Olpiński, podsekretarz stanu.

Zrzeczenie się mandatu i wybory skarbnika

Członek Zarządu Klubu płk Przybylski zrzekł się mandatu. Na jego miejsce wchodzi ppłk Szt. Gen. Wolikowski, który na posiedzeniu Zarządu w dn. 15 b. m. wybrany został jednogłośnie skarbnikiem Klubu.

Jury Automobilklubu Polski na rok 1926

Komisja sportowa Automobilklubu Polski wybrała stałe Jury sportowe na rok 1926.

W skład Jury weszli następujący PP.: Chełmicki A., ppłk. Dembowski E., Fuks St., Grodzki St., płk. Mroziński A., Raczyński K., Rappe Miecz., Straszewicz L., Sznarbachowski Fr., gen. Zagórski Wł., i Załęski A.

Banki samochodowe zagranicą i u nas

Na raty, na raty!

Banki samochodowe! Śmieszne wyrazy, nieprawdaż? Cóż to?—Banki, które wyjeżdżają na samochodach?... Przeciwnie: to samochody „wyjeżdżają” na bankach.

Nie u nas, o nie! U nas banki fi-nansować potrafią z powodzeniem spekulację, której niepotrzebne są motory. Telefon do Gdańska, Berlina: hallo, giełda!..

Gdzieindziej spekulacja również nie jest elementem całkiem nieznanym. Obok niej istnieją jednak również zdrowe czynniki, które lokują pieniądze w motorach samochodowych, uważając je za motor życia.

Chcesz mieć pieniądze — wydaj je... na samochód. Ta śmieszna napozór dewiza

Stany Zjednoczone Ameryki Północnej mają przeszło 20 miljonów zarejestrowanych w urzędach ruchu samochodów. dokonywuje cudów. Wprowadzenie samochodu osobowego, środka lokomocji, niezależnego od wszelkich dyrekcji tramwajowych, magistratów, maszynistów, konduktorów i innych, wywołało przewrót w życiu człowieka kulturalnego.

Dźwignią życia obecnie, jedynym bodaj problemem, rozwiązującym radykalnie kryzysy ekonomiczne jest organizacja pracy. Jednym zaś z bardzo poważnych jej czynników jest samochód osobowy.

Dla fermera amerykańskiego samochód jest okiem, którym obejmuje rozległe gospodarstwo swe. A robotnik czy inteligent pracujący w ciągu godziny jest pozakończeniu pracy na „letniem mieszkaniu”.

Zresztą, co tu dużo mówić? Cyfry przemówią bardziej zrozumiałym językiem.

Weźmy bliższe sąsiedztwo. Niemcy mają obecnie przeciętne roczne zapotrzebowanie na 150 tysięcy nowych samochodów. A przeżywają bodaj-że cięższy niż my kryzys gospodarczy. Jakżeż tedy zubożała ludność kupuje samochody?..

Odpowiedź prosta: gdy jeden, ten biedniejszy, uznał konieczność nabycia samochodu, drugi, ten bogatszy, znajduje sposoby dostarczenia mu go.

W ten sposób powstały w Niemczech specjalne banki, które mają za jedyne zadanie finansowanie handlu samochodami na raty.

Obywatele zrozumieli się tam. Wiedzą, czem jest samochód w życiu narodu. Powstaje więc inicjatywa społeczna, poparta wydatnie przez rząd i samochód staje się powoli decydującym czynnikiem w doskonaleniu organizacji pracy, od której zależy dobrobyt świata.

Nie można się w tem miejscu powstrzymać od cierpkiej uwagi, że u nas również stosuje się system „na raty”, lecz w stosunku... do wypłacania za ordery „Virtuti Militari”. Zgodzilibyśmy się i z tem, gdyby ż to przynajmniej pieniądze oszczędzane na kawalerach orderu tego były praktycznie użyte.

Kultura jedzie samochodami! O tem nie wolno zapominać. Gdy zaś my zapomnimy o tem, zostaniemy „bohaterskimi piechurami” w tyle ludzkości, o których świat zapomni.

Wszyscy na samochód! Bo to jest wielki wyścig międzynarodowy.

W pierwszym rzędzie musimy się sami tą widoczną już dziś prawdą przejąć. A równolegle żądać od innych, lub razem z nimi szukać sposobów zaopatrzenia w samochody nie tylko ludzi zamożnych.

Od sterników państwa zażądamy wówczas uwzględnienia tej sprawy w planie gospodarczym.

Jest to poważny objaw mocarstwowości. Mocarzem jest samochód. On zapanuje nad światem.

Niemcy obracają już kapitałem w wysokości 120 miljonów marek, przeznaczonym wyłącznie na sprzedaż samochodów na raty.

Nie zasypujmy tej sprawy popiołem gnuśności. Podjąć musimy inicjatywę. My przekonamy ludność o konieczności nabywania samochodów. Kapitał i rząd musi nas przekonać, że jest zdolny do pokrycia zapotrzebowania na raty.

A więc — na samochód! Gońmy Europę, by nas w pustyni nie zostawiono.

M. B.

KURS KIEROWCOW

Wojskowego Klubu Samochodowego i Motocyklowego

W dniu 22 marca b. r. nastąpiło otwarcie **I Kursu Kierowców W. K. S. i M.** Kursy odbywają się w Obozie Szkolnym Wojsk Samochodowych.

Wobec ogromnego zainteresowania się kursami i licznych zgłoszeń, kierownictwo kursów zawiadamia, iż z dniem 19 kwietnia otwiera drugi kurs kierowców samoch. Zapisy przyjmuje Sekretarjat Klubu **Przejazd Nr 10, tel. 51-25,** codziennnie między godz. 18 — 20, oraz Kierownictwo Kursu tel. 101-82.

Historja Wojsk Samochodowych

Centralne Składy Samochodowe

W marcu 1919 r., ówczesne Dowództwo Wojsk Samochodowych (Sekcja Samochodowa) zdecydowało się, w celu racjonalnego zagospodarowania i zaopatrzenia dywizjonów samochodowych, zorganizować Centralne Składy Samochodowe.

Zadaniem tych składów miało być zaopatrywanie oddziałów samochodowych nie tylko w części zamienne — samochodowe i motocyklowe — lecz również w akcesorja, narzędzia i gumy, a nawet w całkiem gotowe do użycia samochody i motocykle.

Do zorganizowania tych składów powołany został, jako pierwszy dowódca i kierownik inż. Tadeusz Heyne.

W przewidywaniu szybkiego rozwoju tych Składów organizacja ich ustalona została jak następuje: dział 1-szy — magazyn wyrobów gumowych, dział 2-gi — magazyn części zamiennych, dział 3-ci — magazyn surowców i półfabrykatów, dział 3-ci b.—magazyn narzędzi i akcesorji, dział 4-ty — a. i b. magazyn samochodów zdemontowanych i dział 5-ty — magazyn samochodów czynnnych oraz dział 6-ty — materjałów pędnych. Ostatni dział był tylko przez pewien okres czasu pod zarządem Centralnych Składów Samochodowych, a następnie przeszedł pod zarząd Intendentury D. O. K. Nr 1.

Niezależnie od tych zasadniczych działów, miały powstać na terenie Składów warsztaty montażowe, reperacyjne, wulkanizacyjne, stolarskie oraz inne jednostki gospodarczo-pomocnicze. Dla dokonywania czynności administracyjnych i służbowych powołani zostali inżynierowie i urzędnicy przeważnie cywilni, wykwalifikowani w swym fachu, oraz robotnicy dniówkowi i żołnierze.

Po ukończeniu robót wstępnych i wyszukaniu odpowiedniego terenu, zaopatrzonego zabudowaniami i bocznicą kolejową przy ulicy Stalowej Nr 40, dowództwo Składów zajęło część kilkomorgowej posesji i zabudowań, należących do Towarzystwa Wschodniego i definitywnie powołało do życia Centralne Składy Samochodowe, pod nazwą **„Centralny Państwowy Autoskład“.**

Nowopowstałe Składy Samochodowe trudno było narazie poprowadzić ściśle według zakrojonych planów z powodu braku środków materjalnych i stosunków czysto lokalnych. Pozostawione bowiem, po okupantach tereny Towarz. Wschodniego, oraz zabudowania były w stanie bardzo opłakanym; przyczem niektóre budunki były zajęte przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, oraz większa część terenu — przez Magistrat st. m. Warszawy.



Kolumny samochodów na składzie

W takich oto warunkach powstawał „Centralny Państwowy Autoskład“. Obejmowanie terenów b. Towarzystwa Wschodniego i oddanie ich pod Zarząd Składów Samochodowych, trwało aż do jesieni 1919 roku.

Od 1 lipca 1919 roku zaczęły nadchodzić do Składów transporty gum z Francji i Szwajcarji, oraz transporty samochodów zdemontowanych i nadsyłanych z frontu jako zdobycz wojenna. Były to maszyny całkowicie zdemolowane, to też zaledwie niektóre ich części mogły być brane w rachubę i użyte jako części zapasowe.

Z chwilą nadejścia pierwszego transportu gum i samochodów zdemontowanych, rozpoczęły funkcjonować: dział 1-szy wyrobów gumowych, oraz dział IV-ty samochodów zdemontowanych. Samochody zdemontowane, zaraz po ich nadejściu, podlegały przejrzeniu i segregacji. Lepsze z nich, a takich było bardzo mało, poddawane zostały remontowi na miejscu w warsztatach montażowych, znajdujących się przy Składach; resztę samochodów, zupełnie nie nadających się do remontu, traktowano jako pewien zapas części zamiennych, nadających się do samochodów na chodzie. O czerpaniu bowiem części zamiennych z firm zagranicznych, mowy być nie mogło.

Napływające w tymże okresie do Centralnych Składów Samochodowych opony i dętki samochodowe z innych formacyj, były również segregowane i lepsze, nadające się do reperacji, były wulkanizowane w specjalnie zorganizowanych warsztatach wulkanizacyjnych, a następnie przekazywane do 1-go magazynu wyrobów gumowych jako materjał nadający się do użytku.

Dział V-ty samochodów czynnych zaczął funkcjonować od lipca 1919 roku, kiedy to zaczęły nadchodzić transporty samochodów z Wiednia i Włoch. Z początkiem 1920 r. przybyły do Składów znaczne transporty części zamiennych, zakupione zagranicą i z tą więc chwilą zaszła konieczność znacznego powiększenia budynków, co było uskutecznione przez zajęcie szeregu niewyzyskanych jeszcze zabudowań, oraz 44 boksów, po gruntownym ich remoncie. Wobec znacznego napływu samochodów zdemontowanych i braku wolnego miejsca na terenach Składów, w czerwcu 1920 r. dowództwo Składów, po porozumieniu się z Sekcją Samochodową, zajęło nowe tereny na Kamionku i tam zorganizowało filję Wydziału Samochodów zdemontowanych, pod kierownictwem specjalnego magazyniera.

W drugiej połowie 1920 roku, w czasie inwazji bolszewickiej na Warszawę, nastąpiła zupełna przerwa w organizacji Centralnych Składów Samochodowych, spowodowana ewakuacją tych ostatnich do Krakowa. Ewakuacja ta ujemnie odbiła się na urzeczywistnieniu dalszych planów w organizacji Składów. Po przeprowadzeniu reewakuacji Składów z Krakowa, rozpoczęła się ponowna praca przy organizacji Centralnych Składów Samochodowych ale już w bardzo ciężkich warunkach, spowodowanych przebytą wojną z Sowietami.



Magazyny

Dopiero od kwietnia 1921 roku, po zawarciu pokoju w Rydze, Centralne Składy wstąpiły w okres planowej organizacji, polegającej na uporządkowaniu wszystkich terenów i budynków b. Towarzystwa Wschodniego, zajętych przez C. S. Sam., zniwelowaniu i wyrównaniu całego kilkomorgowego terenu Składów, przeprowadzeniu kapitalnego remontu ogrodzeń, budynków, doprowadzeniu wody i elektryczności, oraz zorganizowaniu rachunkowości, przez wprowadzenie do magazynu systemu kartotekowego i zaprowadzenie prawidłowej księgowości biurowej. W tymże czasie przystąpiono również do kontynuowania budowy 2-ch dużych magazynów murowanych, celem przeniesienia do nich największego działu 2-go części zamiennych. Prace połączone z wyżej wspomnianą reorganizacją Składów, trwały do roku 1922, niezależnie od funkcji tych Składów nazewnątrz.

W roku 1922, na zasadzie rozkazu Wydziału Wojsk Samochodowych, zlikwidowano wydział 4-ty a. i b., samochodów zdemontowanych, przekazując te ostatnie, po oszacowaniu Ministerstwu Przemysłu i Handlu (dział sprzedaży samochodów „Demat"). Z tą chwilą zostały zlikwidowane znajdujące się do tej pory



Personel Centralnych Składów Samochodowych

przy Centralnych Składach Samochodowych, warsztaty montażowe, oraz warsztaty wulkanizacyjne, które przekazano do Centralnych Warsztatów Samochodowych.

Po dokonaniu likwidacji magazynów 4-go a. i b. zarówno i warsztatów montażowych i wulkanizacyjnych, zmienił się podział składów w następujący sposób, a mianowicie: magazyn 1-szy został przeznaczony na gumy, magazyn 2-gi — części zamienne, magazyn 3-ci — narzędzia, akcesorja i obrabiarki, 4-ty — surowce i półfabrykaty, magazyn 5-ty — samochody czynne i magazyn 6-ty — części zużyte.

W końcu lutego 1921 roku ustąpił z zajmowanego stanowiska Dowódca Centralnych Składów Samochodowych inż. Heyne i stanowisko to czasowo objął inżynier Hahn Stanisław, pełniąc funkcje dowódcy do 1 maja 1922 roku. Z dniem 1 maja 1922 r. na stanowisko dowódcy Centr. Składów Samoch. został powołany ś. p. pułkownik Koncewicz Bronisław, który pełnił tę funkcję do dnia 26 sierpnia 1924 r. Po jego śmierci wyznaczony został major Krajewski Stefan, który w obecnej chwili zajmuje stanowisko d-cy C. S. S., przeprowadzając z powodzeniem w dalszym ciągu rozpoczęte prace swych poprzedników, starając się postawić składy na należytym poziomie, jakkolwiek obecne warunki sanacyjne niezbyt sprzyjają planom inwestycyjnym wszelkiego rodzaju.

KONKURS

na najtrafniejszą i najlepiej uzasadnioną odpowiedź na pytanie:

Co właściwie stuka w silniku gdy dajemy zbyt wczesne zapalanie?

Odpowiedź I:

Ażeby odpowiedzieć na to pytanie, zastanówmy się przedewszystkiem, w których miejscach silnika wogóle może przejawiać się stuk. Odpowiedź jest bardzo prosta: tam, gdzie istnieje, lub może istnieć luz. Zatem stukać mogą:

1) zawory, 2) tłok w cylindrze, 3) sworzeń tłokowy w tłoku lub w stópce korbowodu, czop korbowy wału w głowicy korbowodu 5) czopy główne wału w łożyskach głównych w karterze.

Zanim rozpatrzymy, jaki zachodzi związek pomiędzy czasem zapłonu, a pracą wymienionych elementów silnika, i czy wogóle związek taki jest możliwy, zastanówmy się, czy obojętne jest dla naszego zagadnienia z ilo-cylindrowym silnikiem mamy do czynienia.

Wiadomo z praktyki, że stuk w silniku przy zbyt wczesnem zapalaniu, występuje zarówno w silniku jednocylindrowym, jak wielocylindrowym. Stąd prosty wniosek, że ilość współpracujących cylindrów jest obojętna, a dalej, że miejsca, w którem stuk występuje, należy poszukiwać w **elementach tego cylindra, w którym w danej chwili następuje zawczesny zapłon,** nie zaś w cylindrach sąsiednich.

Jak widzimy, zagadnienie nasze uprościło się znacznie, a wkrótce zobaczymy, iż uprości się ono jeszcze więcej.

Rozpatrzymy teraz kolejno wyszczególnione powyżej elementy silnika, w założeniu zbyt wczesnego zapłonu.

Czy mogą stukać zawory?—Oczywiście nie, ponieważ w czasie drugiego taktu (sprężania), w końcowej części którego następuje zapłon mieszanki, oba zawory są zamknięte.

Czy może stukać sworzeń, lub czopy wału w głowicy korbowodu, względnie w łożyskach głównych? — Mogą, ale tylko w tym wypadku, jeżeli wytworzy się niedopuszczalny luz. Gdybyśmy jednak przyjęli nawet nie idealne warunki, a dopuścili istnienie luzu możliwego praktycznie, to w takim wypadku stuk otrzymamy przy zbyt wczesnem zapalaniu, jak i przy zapalaniu normalnem. Coprawda w pierwszym wypadku stuk ten będzie wyraźniejszy, ale nie wyłączny, nie tu zatem należy doszukiwać się odpowiedzi na interesujące nas pytanie.

Pozostała jeszcze do rozpatrzenia możliwość stukania tłoka w cylindrze.

Rzeczywiście — jak wiadomo, tłok jest zawsze nieco mniejszej średnicy niż cylinder, istnieje zatem **zawsze luz,** który chociaż niwelowany jest pierścieniami uszczelniającemi, tem niemniej teoretycznie dopuścić może stukanie.

Jeżeli przypuściliśmy stukanie tłoka w cylindrze, to, rozumując logicznie dalej, należałoby przypuścić, że dla rozmaitych tłoków, zależnie od ich ciężaru i tworzywa, jak również zależnie od warunków pracy tłoka (szybkość ruchu) otrzymać powinniśmy różne efekty stukania. Stanowiłoby to dowód, iż weszliśmy w poszukiwaniach na właściwą drogę.

Okazuje się, że tak jest w rzeczywistości. Na małych obrotach, czyli przy powolniejszym ruchu tłoka, stuk występuje wyraźniej. Również wyraźniejszym jest stuk przy tłokach lekkich. Wreszcie przy zwiększaniu obciążenia silnika, t. j. przy wzrastaniu intensywności pracy silnika, stuk staje się coraz bardziej wyraźny.

Jakie stąd możemy wysnuć wnioski?

Wiemy już, że stuka tłok, wiemy, że stuka różnie w różnych warunkach. Zbadajmy więc bliżej warunki te i różnice.

Jeżeli stuk występuje wyraźniej przy powolniejszym ruchu tłoka, oraz przy tłokach lekkich, zatem mamy tu do czynienia z wpływem szybkości ruchu i masy. Inaczej mówiąca odgrywa tu rolę żywa siła tłoka w jego ruchu postępowym.

Jak wiadomo z fizyki, między masą i prędkością z jednej strony, a żywą siłą z drugiej, zachodzi zależność prosta, t. j. ze zmniejszeniem prędkości i masy zmniejsza się żywa siła i odwrotnie.

Rozumowanie powyższe pozwala nam sformułować wniosek, że **„im mniejsza żywa siła tłoka, tem stuk jest wyraźniejszy"**.

Z drugiej strony, zwiększanie obciążenia silnika, zwiększa wyrazistość stuku. Przy zwiększaniu obciążenia — zwiększamy siłę wybuchu mieszanki. Stąd możemy wyprowadzić drugi wniosek, że **„im większy nacisk na tłok, pochodzący z wybuchu mieszanki, tem stuk jest wyraźniejszy"**.

Zestawienie powyższych dwóch wniosków doprowadza nas do wniosku trzeciego:

„stuka w silniku tłok pod wpływem nacisku wybuchającej mieszanki, przyczem im wybuch jest silniejszy. a tłok ma mniejszą żywą siłę, tem stuk jest intensywniejszy".

Przypuśćmy, że rozumowania nasze, a zatem i wniosek końcowy są słuszne, jako oparte na logicznych założeniach i bezpośredniej obserwacji. Nie wiemy jednak jeszcze dlaczego stuk ten nie występuje jako stały, wobec stałego działania powyższych czynników przy każdym wybuchu mieszanki, pojawia się zaś dopiero przy zbyt wczesnym wybuchu i zwiększa w miarę przyspieszania zapłonu.

Tu już narazie obserwacje nic nam nie pomogą i musimy ograniczyć się wyłącznie do przypuszczeń.

Zauważmy jakie zachodzą normalne zjawiska i w jakiej kolejności podczas taktu sprzężania, w jego stadjum końcowem, oraz na początku taktu pracy.

Zassana w takcie pierwszym mieszanka, zostaje sprężona i w chwili gdy tłok, posuwając się ku górze, znajduje się prawie w górnym swoim martwym położeniu, następuje zapalenie. Jak wiadomo mieszanka nie zapala się odrazu w całej swej objętości, a w pobliżu świecy. Zanim nastąpi całkowite zapalenie mieszanki, a więc i największy nacisk na tłok przy rozprężeniu, tłok zdąży dojść do swego górnego martwego położenia i rozpoczyna ruch powrotny ku dołowi. Ponieważ w początkowym momencie zapalenia się i rozprężania mieszanki, nacisk na tłok jest niewielki i niwelowany żywą siłą tłoka przy ruchu ku górze, cały proces odbywa się „płynnie" t. j. bez uderzeń rozprężających się gazów w tłok zdążający ku górze.

Inaczej prawdopodobnie rzecz przedstawia się w wypadku zbyt wczesnego zapalenia mieszanki, t. j. zapalenia jej w momencie, gdy tłok ma jeszcze do przebycia znaczną część swojej drogi w ruchu ku górnemu martwemu punktowi. Cóż się wówczas dzieje? — Zapalona mieszanka rozpręża się i osiągając znaczną siłę nacisku **uderza** w nadbiegający tłok, wywołując drganie tegoż, co uwydatnia się metalicznym dźwiękiem.

Kształt tłoka, oraz sposób połączenia z korbowodem, powinny przyczyniać się do spotęgowania tych drgań. Ciekawem byłoby sprawdzić, czy w wypadku bardzo ciasnego wpasowania sworznia tłokowego w stópce karbowodu, dającego połączenia niemal sztywne, zamiast przegubowego, wyrazistość dźwięku zwiększy się, lub co możliwe zacznie występować wcześniej. Działoby się to skutkiem wytworzenia warunków bardziej sprzyjających powstaniu wibracji w tłoku.

Zestawiając przypuszczenie drgań tłoka pod wpływem uderzeń rozprężającej się mieszanki z poprzedniemi rozważaniami i obserwacjami, nie znajdujemy sprzeczności, co łatwo jest zauważyć i dlatego zestawienie to pomijam.

Ponieważ istnieje odmienna teorja dotycząca przyczyn stuku silnika przy zbyt wczesnym zapłonie, która zresztą mojem zdaniem, w niczem nie przeczy przypuszczeniom powyższym, przeciwnie zaś może być traktowana równolegle, interesujące byłoby przeprowadzenie następujących doświadczeń:

1) czy zastosowanie tłoka kształtu innego niż normalny np. pełnego, lecz dostatecznie lekkiego, wpłynęłoby na zmniejszenie intensywności stukania, ewentualnie całkowicieby to stukanie usunęło;
2) czy przy zbyt wczesnym zapalaniu zwiększa się stopień rozgrzania tłoka co powinno mieć miejsce wobec częściowo dynamicznego działania rozprężającego się gazu na tłok, przyczem jednakże należałoby uwzględnić wzrost temperatury gazów, występującej przy przyspieszaniu zapalania;
3) jak wygląda zowalizowany cylinder, skutkiem normalnej i nienormalnej pracy tłoka (zawczesne zapalenie). Czy stopień zużycia jest jednakowy dla prawej i lewej strony gładzi, oraz w stosunku do skoku tłoka.

Por. J. Englicht.

*

Odpowiedź II:

Zabierając głos w sprawie odpowiedzi na pytanie podane w konkursie „Automob. Wojsk." Nr 2 podam tylko moje amatorskie spostrzeżenia, które udało mi się zauważyć w czasie, kiedy miałem możność jeżdżenia służbowo dobrymi samochodami.

W omawianej sprawie, biorę pod uwagę silnik w którym części są dokładnie w całym tego słowa znaczeniu dopasowane — szczególnie sworznie tłoków — korbowody i wał korbowy. Badając taki silnik, w czasie jego pracy, przy dawaniu zbyt wczesnego zapalania, słyszałem (nie powiem stuk) lecz metaliczny dźwięk w trybach wału korbowego i rozrządczego. Naturalnie i tryby te muszą być dobrze spasowane, lecz o tak idealnym spasowaniu zębów trybowych (jak możemy spasować części w panewkach) nie zawsze możemy mówić. To też przy tych setnych milimetra niedokładnościach zęby trybów, przy nagłej zmianie pracy w silniku, wydają ten dźwięk. Powstaje tu stuk: gdy silnikowi w chwili sprężania (w cylindrach) damy zbyt wczesne zapalenie następuje moment, w którym sprężanie zastępuje miejsce silniejszej pracy a więc wybuchów, lecz w nieodpowiednim czasie i miejscu znajdowania się tłoków. Wtedy następuje niewidoczne, lecz w naszym pojęciu musowe jakby chwilowe zatrzymanie się (zawachanie się) tłoków a co za tem idzie zatrzymanie się (wstrząs) korbowodu i wału korbowego wraz z trybem, łączącym tryb wału rozrządczego. Ponieważ tryb wału rozrządczego (zależny od obrzutu trybu wału korbow.) ma tendencje poprzedniego swego ruchu, przeto w czasie zatrzymania się (unieruchomienia się) trybu wału korbowego, naciera na niego poprzednim swym ruchem, a zęby tych trybów, mając powyżej podane niedokładności, dobijają do siebie i wydają dźwięk.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę silnik z niedokładnie dopasowanemi częściami lub zużytemi — to wtedy siłą faktu, nawet przy normalnej pracy silnika części te stukają między sobą — stuk ten naturalnie powiększa się przy dawaniu wczesnego zapalenia w takim silniku.

Por. L. van Marche.

*

Odpowiedź III:

Przy zawczesnym zapalaniu, tłok zdążając do górnego martwego punktu, spręża palącą się już mieszankę, powodując tam bardzo gwałtowny przerost ciśnienia, a co zatem idzie, anormalnie silne uderzenie gazu na tłok. Wskutek tego muszą się odezwać niektóre z elementów silnika, a mianowicie te które posiadają luzy powstałe, czy to wskutek wyrobienia się, czy też te których luzy wynikają z budowy jako tolerancje. Elementem który posiada dosyć duży luz, konstrukcyjnie już przewidziany, jest tłok, on też uderzając o gładź cylindra wyda charakterystyczny metaliczny dźwięk. O ile tłok posiada wyrobione pierścienie to dźwięk będzie silniejszy aniżeli przy tłoku z pierścieniami ściśle dapasowanemi. Stwierdzeniem powyższego byłoby to, że wymieniony stuk odzywa się i przy nowych motorach, gdzie niema mowy o luźnych panewkach czy też sworzniach. *Kpt. K. Kap.*

*

Odpowiedź IV:

Dając zbyt wczesne zapalanie, szczególniej gdy silnik jest na małych obrotach i przy pełnem obciążeniu — daje się słyszeć stuk w trybach silnika: t. j. pomiędzy trybem wału korbowego — trybem rozrządowym, trybem pompki wodnej, magneto i t. d. — z tego powodu, że przy wybuchu następuje drgnięcie — gdy tłok nie dochodzi do górnego martwego punktu. *St. m. wojsk. Czapliński.*

PRZEMYSŁ i HANDEL SAMOCHODOWY

PRZYCZYNY ZBUDOWANIA CWS Nr 1 i Nr 2

Centralne Warsztaty Samochodowe już od roku 1919, z chwilą otrzymania dla W. P. samochodów amerykańskich i francuskich, zmuszone były przystąpić do wykonywania wszelkiego rodzaju części zamiennych od najprostszych do najwięcej skomplikowanych i trudnych do wykonania.

Trudność pracy polegała z jednej strony na braku odpowiednich obrabiarek, z drugiej zaś na braku odpowiednich materjałów surowych, częściowo: stali konstrukcyjnej, bronzu, stopów i t. p.

Materjały te nawet, które można było w kraju otrzymać, były niewypróbowane i sposoby użycia ich nie opracowane; przeważnie były to materjały pochodzenia i fabrykacji wojennej t. zw. „ersatze".

Trudności te najwyraźniej zarysowały się w roku 1920, kiedy Rzeczpospolita Polska była odcięta od dowozu z zachodu, czy to z Francji, czy z Włoch. Do roboty oprócz samochodów przybyła jeszcze fabrykacja części czołgowych do całych bloków i karterów włącznie, ponieważ fabrycznych w żaden sposób otrzymać nie było można.

Oprócz części samochodowych, Centralne Warsztaty Samochodowe musiały przystąpić do masowej produkcji łożysk rolkowych i łożysk oporowych, dla samochodów: „Ford", następnie do czołga „Renault", „Packard", wreszcie „Cadillac". „Dodge" i inne.

C. W. S. mają, stale do czynienia z bardzo dużą ilością rozmaitych marek samochodów i ich typów (jeszcze w r. 1921 i 1922 na trzysta kilkadziesiąt samochodów, znajdujących się w remoncie było przeszło 150 marek i typów) różniących się pochodzeniem, wymiarami, sposobem wykonania, a nawet mających zupełnie inne systemy gwintów: amerykański gwint Sellers'a w kilku odmianach, gwint S. I., gwint systemu Whintworth'a, oraz frezów do wykonania kół zębatych, walczyć musiały przy fabrykacji z niesłychanemi trudnościami.

Nikt tak mocno nie odczuwał konieczności normalizacji, jak wojska samochodowe, a w szczególności Centralne Warsztaty Samochodowe. To też kierownictwo Centr. Warszt. Samochod., pracując bardzo wydajnie w szeregu sekcji i podsekcji Polskiego Komitetu Normalizacyjnego, przystąpiło częściowo do pracy praktycznej.

Już w roku 1922 powstała myśl wykonania jak najdalej znormalizowanego silnika, który mógłby mieć zastosowanie do czołga, pancerki względnie większej sanitarki, lub samochodu osobowego.

W końcu 1923 r. i początkach 1924 r. został wykonany silnik C. W. S. Nr 1, skonstruowany przez konstruktora Centralnych Warsztatów Samochodowych inż. Tańskiego, przejrzany i poprawiony przez Komisję Techniczną tychże warsztatów.

Silnik ten poza innemi ma te zalety, że gwinty znormalizowane są możliwie jak najdalej. Cały silnik, skrzynka biegów nie posiadają innego gwintu oprócz gwintu S. I. 10 m/m średnicy. Cały silnik może być rozebrany i zmontowany ponownie przy pomocą jednego klucza.

Ze względu na trudności odlewnicze, silnik ten jest zbudowany z 3-ch zasadniczych części: 1) żeliwna główka w której mieszczą się zawory, 2) karter aluminjowy górny, w który są wciągnięte tuleje żeliwne lub stalowe — właściwe cylindry. Powyższa kombinacja, poza bardzo daleko idącemi ułatwieniami odlewniczemi, daje możność wymiany tulei (cylindrów) nie zmieniając zupełnie karteru, 3) karter dolny, po odjęciu którego, nie demontując silnika, można wyjąć cały tłok wraz z korbowodem.

Ze względu na przeznaczenie silnika do pancerek, ewentualnie czołgów, przewidziane jest bardzo dobre chłodzenie; główka jest w ten sposób skonstruowana, że zapewniony jest przepływ wody w znacznej ilości.

Silnik ten w ciągu 1924 roku był próbowany na przerobionem podwoziu „Dodge'a", gdzie jednocześnie były próbowane łożyska rolkowe, koła zębate z różnych gatunków stali, szenkle, resory i t. p.

Chcąc jednak całkowicie wypróbować zarówno silnik, jak i przydatność materjałów krajowych dla fabrykacji, należało skonstruować cały samochód i poddać go wszechstronnym próbom. Próby powyższe były nadzwyczaj ważne ze względów ekonomicznych. Polska rok rocznie wywozi miljony za sprowadzane samochody, gdy tymczasem udatne próby pierwszych samochodów w Polsce C. W. S. Nr 1 i C. W. S. Nr 2, najlepiej dowodzą, że przy odpowiedniem postawieniu sprawy mogły pieniądze te zostać w kraju, gdyż jak widać nietylko potrafimy wykonać samochód, ale mamy odpowiednie materjały do fabrykacji, konstruktorów i wykonawców.

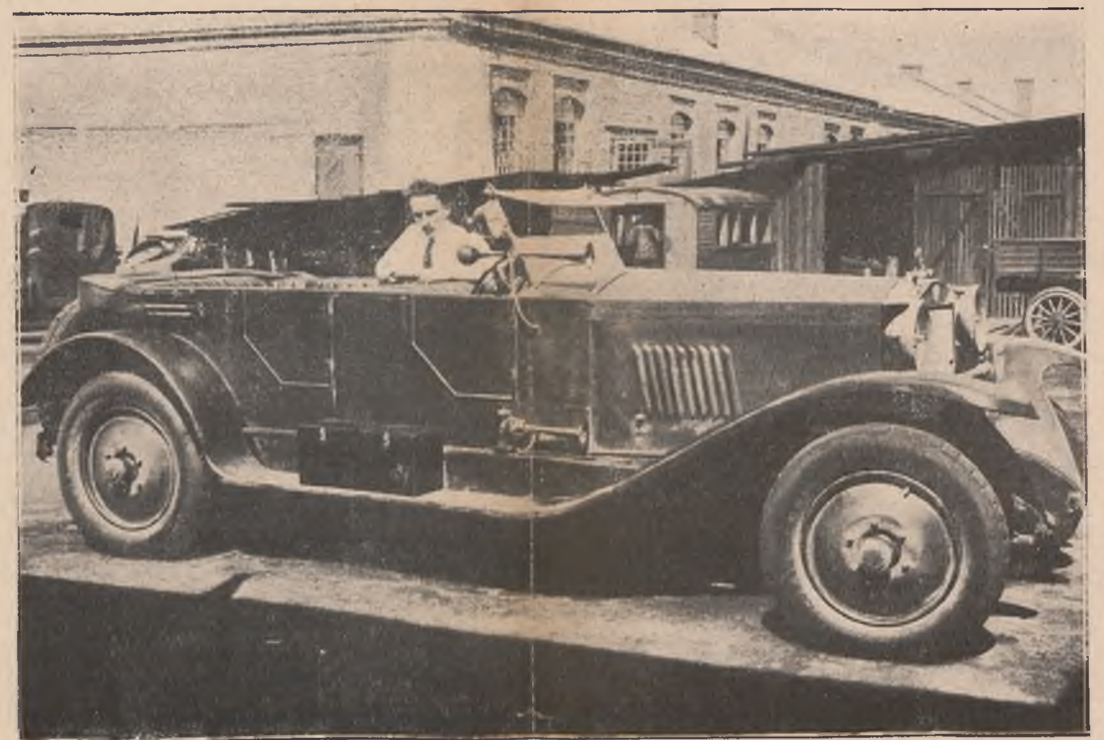
Samochód ten pod względem wykonania nie ustępuje w zupełności objektom starych, dawno produkujących firm: pod względem sprawności technicznej, odporności, ale również pod względem ekonomicznym na zużycie benzyny i smarów, może zadowolnić nawet bardzo wymagających odbiorców. Pomijając względy ekonomiczne specjalnie dla wojskowości, próby powyższe mają nadzwyczaj doniosłe znaczenie ze względu na t. zw. samowystarczalność (samochody pancerne, samochody specjalne, czołgi i t. p.)

To też w roku 1924 dla wszystkich było jasnem, że należałoby wykonać samochód i poddać go, z wyżej przytoczonych względów, wszechstronnym badaniom. Do pracy tej miały przystąpić Centralne Warsztaty Samochodowe stopniowo, wyzyskując wolny czas i odpowiednie materjały.

Ze względu jednak na ważność sprawy, a przedewszystkiem biorąc pod uwagę rozkaz Pana Ministra, aby samochody wojskowe wzięły udział w V-tym raidzie Automobilklubu Polski, który ze względu na teren, (Kresy Wschodnie bez dróg bitych) tempo raidu (dochodzące do 650 klm. dziennie), był bardzo ważnem doświadczeniem dla wojskowości, co dzisiejszy samochód może wytrzymać.

Centralne Warsztaty Samochodowe przystąpiły do roboty i w kilka miesięcy został wykonany samochód C.W.S. Nr 2, który wziął udział w raidzie z dodatnim wynikiem, przechodząc całą turę bez żadnych defektów.

Samochód ten wzbudził bardzo wielkie zainteresowanie czy to podczas raidu, czy też w samej stolicy, wreszcie na Targach Wschodnich we Lwowie, gdzie dziesiątki osób zwracało się z propozycją kupna, chcąc wpłacać zadatki nietylko ze względu na to, że jest to pierwszy samochód polski, ale że jego wartość ogólna nie ustępuje w niczem wartości samochodów marek zagranicznych.



Samochód CWS i jego konstruktor inż. T. Tański

Charakterystyka samochodu

Silnik. 4 oddzielne cylindry żeliwne wciskane do bloku karterowego z aluminjum. Średnica 90, skok 120, objętość skokowa 3,05 litra. Moc 62 KM przy 3.000 obr. min. Głowica zdejmowana z rozrządem górnym przy pomocy dźwigni i prętów popychaczowych. Stopa sprężania 4,75. Tłoki aluminjowe. Korbowody stalowe — drążone. Wał korbowy na 3 łożyskach babbitowych, Oliwienie pod ciśnieniem, oraz rozbryzgiwanie z zawartością karteru na 10 litrów oliwy. Chłodzenie wodne zapomocą pompy odśrodkowej, karborator „Solex" z podgrzewaczem. Zapalanie wysokie napięcie przez dyna-magneto. Rozruch syst. elektromagnet, działającym na koło rozpędowe. Silnik zawieszony w 3 punktach.

Sprzęgło. Sprzęgło jedno - krążkowe metalo - azbestowe o 3-ech dźwigniach i 12-tu sprężynach, całkowicie wyłączane i kompensowane. Może pracować częściowo przeoliwione.

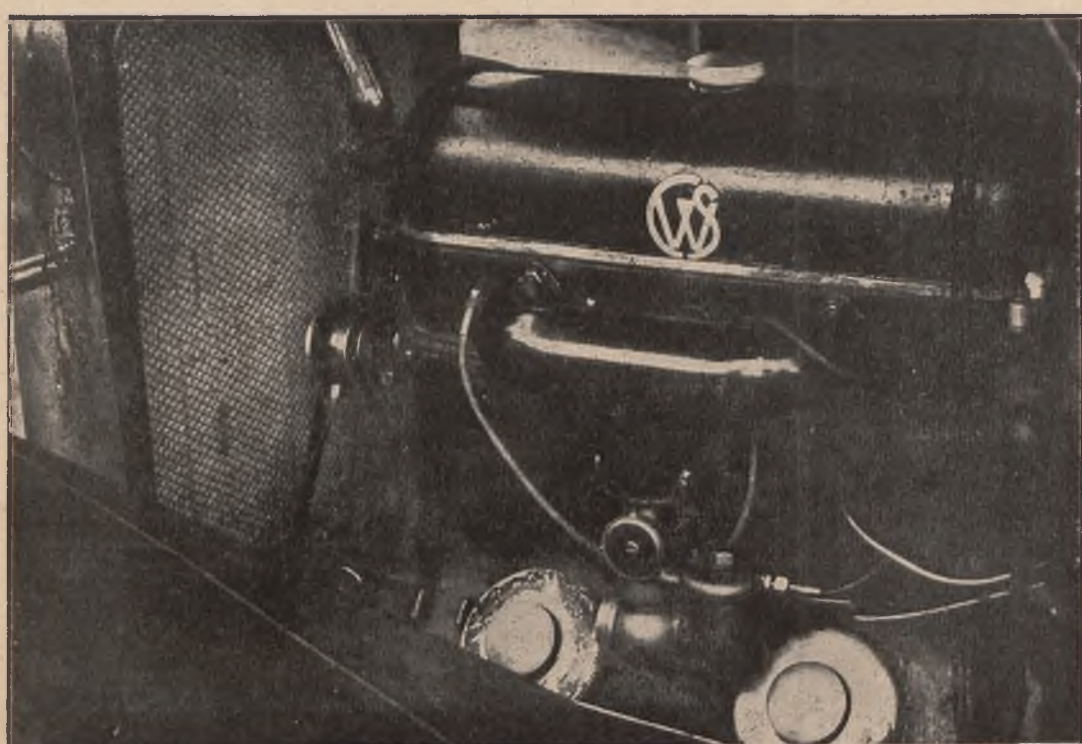
Skrzynia przekładniowa. 1 przekładnia wprzód i jedna wtył. Podwójny zatrzask bezpieczeństwa, zamek przeciw kradzieżom, dźwignia o przegubie kulistym skompensowana. Skrzynia przekładniowa mieści w sobie niezależny mechanizm serwo - hamulcowy na zasadzie kompresora oliwnego i dwu zrównoważonych cylindrów tłokowych.

Hamulec. Hamulce na 4 koła; średnica bębna wewnętrznego 400 mm, działanie na 4 koła niezależne od pedału serwohamulca; hamulec ręczny na parę tylnych kół. Wszystkie hamulce zrównoważone.

Kierownica. Kierownica typu ślimakowatego—regulowana, z elastycznem kołem gumowem, oraz urządzeniami sygnalizacyjmemi i hamulcowemi.

Most tylny. Most tylny typu sztywnego z uzębieniem systemu Gleason'a i przenośnią stos.: 4,5×1.

Uresorowanie. Resory przednie długości 1000 mm. Resory tylne długości 1500 mm. **Rozstawienie osi samochodu** 3m 400. **Rozstawienie kół** 1m 400. **Najniższy punkt nad ziemią** 24 ctm. **Ciężar podwozia** z nadwoziem 4 osob. i całkowitym ekwipunkiem 1690 klg. **Koła dyskowe** Michelina z oponami 860×160. **Pojemność zbiorników** benzyny 148 litrów.

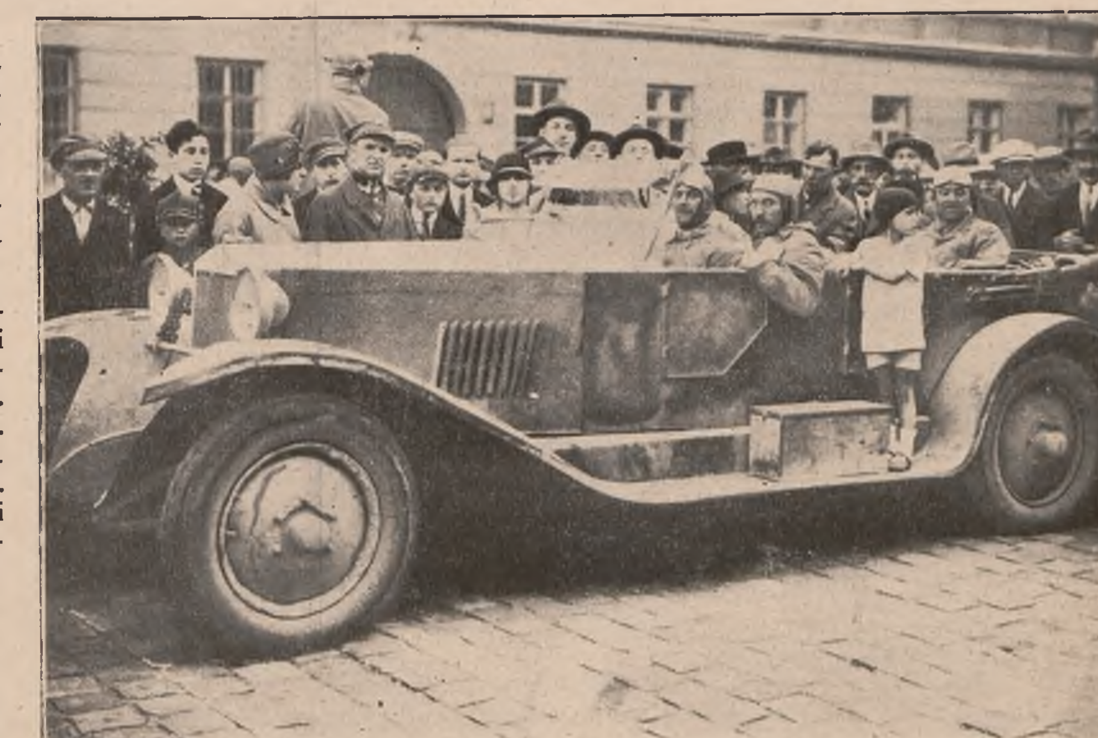


Silnik CWS, przy podniesionej masce

WESOŁYCH ŚWIĄT

i szybkiego zdobycia własnej maszyny życzy wszystkim Czytelnikom

REDAKCJA i ADMINISTRACJA „AUTOMOBILISTY WOJSKOWEGO".



Samochód CWS po raidzie 2500 klm, kierowca p. Mrajski

Organizacja wojskowej służby samochodowej u naszych sąsiadów

Aby zapewnić ciągłą i wydajną pracę samochodów, konieczne jest dobre postawienie organizacji całej służby samochodowej. Ponieważ główną rolę odgrywają tu momenty techniczne, należy więc przedewszystkiem zwrócić uwagę na dobrą organizację aparatu zaopatrzenia i remontu.

We Francji, której organizacja w czasie wojny była pod tym względem najlepszą, liczba samochodów, będących w remoncie, stanowiła 10 — 15% ogólnej ilości samochodów, będących w wojsku. Taki mały procent był utrzymany tam tylko dlatego, że Francja posiada bardzo rozwinięty przemysł samochodowy, a tem samem posiadała olbrzymią ilość części zamiennych i bardzo sprawny aparat warsztatowy, co bardzo skracało czas remontów.

W państwie nie posiadającem rozwiniętego przemysłu samochodowego kwestja ta przedstawia się znacznie gorzej. Np. w Rosji w czasie wojny 1914 — 1917 r. ilość samochodów, będących w remoncie dochodziła do 50 — 60% maszyn będących w użytku, co pomimo nierozwiniętego przemysłu, zależało w dużej mierze od braku dobrej organizacji, zaopatrzenia i remontu. Oczywiście przy tak znacznym procencie samochodów, będących w remoncie, oddziały samochodowe nie mogły w żadnym wypadku podołać zadaniom, które na nie nakładano.

Z tych więc względów dla należytego funkcjonowania jednostek samochodowych, konieczna jest przedewszystkiem dobra organizacja systemu zaopatrzenia i remontu, t. j. zakładów samochodowych.

*

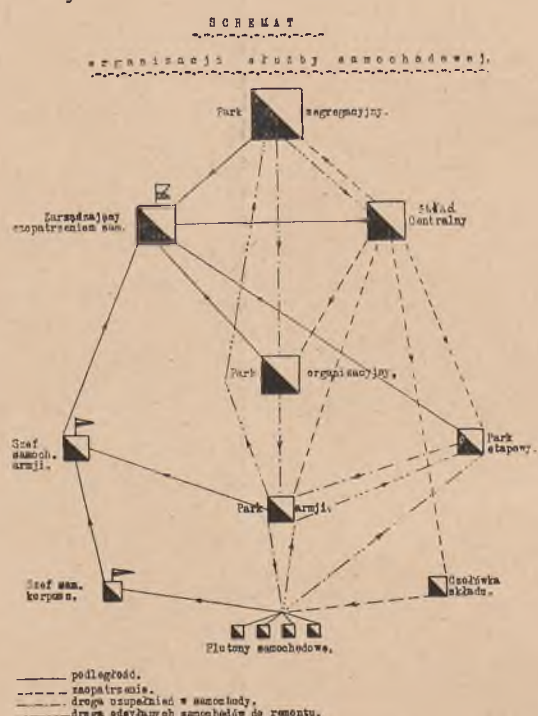
Tę niezwykle ważną kwestję rozwiązują w jednem z sąsiednich państw w sposób następujący:

Samochody, zarekwirowane podczas mobilizacji, grupują się w specjalnych punktach, wyznaczonych zawczasu, gdzie skoncentrowany jest przemysł samochodowy. Punkty te będą znajdować się oczywiście w kraju zdala od frontu i w czasie wojny będą wyznaczone, jako parki segregacyjne. W tych samych punktach powinny być zorganizowane również parki, zadaniem których będzie organizowanie w ciągu całej wojny nowych jednostek samochodowych.

Samochody z parków segregacyjnych odsyłane są do parków organizacyjnych, gdzie z samochodów jednej marki wystawia się plutony samochodowe. Plutony powinny składać się z 20 samochodów (osobowych, ciężarowych lub sanitarnych w zależności od rodzaju plutonu), samochodu osobowego dla dowódcy i warsztatu ruchomego.

Po sformowaniu pluton zostaje skierowany do dyspozycji szefa służby samochodowej armji. Należy tu zwracać uwagę na to, aby jedna i ta sama armja była zasilana, o ile możności, samochodami jednej marki, dla ułatwienia zaopatrywania w części zamienne i gumy, co jednocześnie podnosi wydajność warsztatów reperacyjnych, których robotnicy, wyspecjalizowani na samochodach danej marki, łatwiej i szybciej uskuteczniają naprawę.

Pluton, który przybył do dyspozycji szefa służby samochodowej armji, skierowuje się do parku samochodowego armji, gdzie następuje szczegółowy przegląd samochodów i ewentualna wymiana samochodów uszkodzonych na będące w zupełnym porządku. Następnie pluton ten odchodzi do dyspozycji szefa samochodowego jednego z korpusów armji. Szef samochodowy korpusu jest przełożonym wszystkich plutonów, będących w dyspozycji danego korpusu, tak pod względem technicznym, jak i transportowym. Dca plutonu jest tylko wykonawcą rozkazów swego szefa. Szef samochodowy korpusu nie posiada w swojej dyspozycji żadnych składów i warsztatów samochodowych.



Organizacja remontów przewidywana jest, jak następuje:

Drobny remont samochodów przeprowadzają ruchome warsztaty plutonów. Jeżeli samochód wymaga poważniejszego remontu, odsyła go się do parku samoch. armji, a na jego miejsce park wysyła natychmiast do plutonu inny zdatny do użytku samochód z rezerwy. Zawdzięczając temu systemowi, ilość samochodów w plutonie będzie zawsze stała.

Po otrzymaniu samochodu do remontu, park samoch. armji stwierdza jakiego rodzaju jest to remont i określa czas trwania tego remontu. Jeżeli remont ma trwać nie dłużej jak dwa tygodnie, to park przeprowadza go we własnych warsztatach, a następnie samochód przydziela do rezerwy samochodów. Jeżeli remont samochodu ma trwać dłużej, to park skierowuje samochód do warsztatów samoch. na etapie (obsługującego kilka armji) lub do parku segregacyjnego.

Park etapowy przeprowadza remont i odsyła samochód z powrotem do parku armji, gdzie zaliczony zostaje do rezerwy samochodów.

Park segregacyjny, po otrzymaniu samochodu, określa przedewszystkiem jego stan techniczny, a następnie, albo przeprowadza remont samochodu we własnych warsztatach, odsyłając po remoncie samochód do parku organizacyjnego, albo przeznacza go na rozbiórkę i skierowuje do centralnego składu samochodowego.

System zaopatrzenia autor przedstawia sobie w sposób następujący:

Centralny skład samochodowy zaopatruje parki etapowe i armij w materjały i narzędzia, potrzebne do remontu samochodów; plutony samochodowe są zaopatrywane w materjały potrzebne do eksploatacji samochodów (gumy, mat. pędne i inne) przez składy-czołówki, które wystawia Centralny skład samochodowy.

Kpt. J. Augustowski.

Ankieta w sprawie znaków kilometrowych na drogach

Słupy kilometrowe na drogach szosowych, dla automobilisty, rzec można już się przeżyły.

Szybkość z jaką samochód mknie po szosie, coraz to dokładniejsze mapy drogowe, usuwają prawie całkowicie potrzebę orjentowania się według znaków rozstawionych co kilometr na drodze. Tak że dotychczasowe słupy kilometrowe najzupełniej mogłyby być zastąpione przez zwyczajne kamienie wkopane w ziemię.

Natomiast wyłania się w kompetentnych sferach drogowych myśl zastąpienia znaków kilometrowych tablicami orjentacyjnemi ustawianemi co 10 klm.

Tablice takie zawierałyby nietylko odległość w jednym kierunku i drugim drogi, lecz również wskazówki dotyczące wysokości i poziomu drogi, odległości od różnych miejscowości, odległości do stacyj benzynowych, do warsztatów reparacyjnych, barometr i t. p. rzeczy.

Pragnąc ułatwić wypowiedzenie się szerszym sferom automobilistów w tej sprawie, rozpisujemy niniejszem ankietę na temat znaków kilometrowych i prosimy Szanownych Czytelników o zabieranie w tej materji głosu na łamach naszego pisma.

Import i eksport samochodowy we Francji

Prasa Francuska ogłasza szereg danych statystycznych, dotyczących handlu Francji z zagranicą w zakresie samochodów. Z danych tych wynika że Francja importuje przedewszystkiem samochody, tanie eksportuje zaś — zbytkowe. Za rok ubiegły 1925 przywieziono do Francji przeszło 16.200 pojazdów automobilowych, co włączając części składowe, przywiezione osobne, daje wartość blisko 160 miljonów fr. Import liczy o jakie 2000 wozów więcej, niż w r. 1924, a wartość podniosła się blisko o 50,5 miljona fr. Z powyższej ogólnej ilości sztuk przywieziono: ze St. Zjednoczonych blisko 15.000, z Włoch prawie 10,000, z Anglji 129, z Belgji 106, z Algieru 83, i t. d. Jak z tych liczb widać, prawie cały import pochodzi z Ameryki.

Francuski eksport samochodowy podniósł się w r. z. blisko na 57,000 sztuk, wartości zbliżającej się do 2 miljonów fr., czyli o kilkanaście tysięcy sztuk i blisko o 600 miljonów fr. więcej, niż w roku poprzednim. Z porównania widać, że wzrost importu choć pokaźny, jest jednak słabym wobec powiększenia się eksportu. Wywóz francuski kieruje się w różne strony; największa pozycja — przeszło 16,000 — przypada tu na rubrykę „rożne kraje". W tej rubryce również eksport do Polski; nie znamy więc dokładnie jego wysokości. Dalej, rynkiem zbytu jest Anglja blisko 13,000, Belgja-Luxemburg i Hiszpanja po 8,000 szt. Algier prawie 6.000, Szwajcarja blisko 3,000 i wreszcie Niemcy przeszło 2,700 szt. Liczby te wskazują na stopień ważności klientów Francji. Cyfry powyższe dotyczą samochodów osobowych.

„MOTOCYKLISTA"

DZIAŁ POŚWIĘCONY SPRAWOM MOTOCYKLOWYM

pod redakcją kpt. Stanisława Szydelskiego

SPRAWOZDANIE Z WALNEGO ZEBRANIA P. K. M.

Doroczne walne zebranie P. K. M. odbyło się dnia 26.III o godz. 19 w lokalu klubowym w hotelu „Polonia."

Zagaił zebranie wiceprezes P. K. M. kpt. Szydelski proponując na przewodniczącego p. płk. szt. gen. Tadeusza Zieleniewskiego co zebranie przez aklamacje przyjęło.

Przewodniczący powołał na sekretarza p. por. Cz. Rybińskiego.

Obecnych 32 członków rzeczywistych.

Pierwsze trzy punkty zebrania zajęło sprawozdanie komitetu (podajemy je na innem miejscu), sprawozdanie komisji sportowej (umieszczone w N-rze 2 „Automobilisty") i sprawozdanie komisji rewizyjnej. Wszystkie trzy sprawozdania przyjęto jednogłośnie. Po odczytaniu sprawozdania komisji sportowej, na wniosek p. Rychtera uchwalono przez aklamacje wyrazić głębokie uznanie i podziękę za gorliwą pracę prezesowi komisji sportowej kpt. Szydelskiemu. Sprawozdanie komitetu referował p. Modzelewski, sprawozdanie komisji rewizyjnej p. Mędrzecki.

Jako czwarty punkt porządku dziennego nastąpiły wybory 9 nowych członków komitetu w miejsce wylosowanych oraz wybory 3 członków w miejsce pp. pułk. Mrozińskiego, mjr. Hryniewskiego i p. Tuszyńskiego, którzy zgłosili rezygnację z godności członków komitetu.

Do komisji skrutacyjnej powołano pp. Szydelskiego, Choińskiego i Wernera.

Wybory dały wynik następujący.

Rychter 30 głosów, Koziański 29, Czaplicki i Mekarski po 26, Karczewski i Zieleniewski po 24, Modzelewski 23, Dr. Tobiczyk 22, Bielak 21, Knappe 20, Heryng i Sieklucki po 17, Kossakowski Ant. 14 i Możdżeński 13.

Wobec tego weszło do komitetu pierwszych 12 kandydatów.

Do komisji rewizyjnej wybrani zostali: na członków: pp. kpt. Czarnecki 31 gł. Mędrzecki 28 gł., Możdżeński 26 gł., na zastępców: pp. Trautt 25 gł., Żołopiński 24 gł. i Rudawski 23 gł.

Sprawę znaku klubowego dużego na na maszyny referuje kpt. Szydelski prosząc by wobec dużego kosztu (około 30 zł sztuka) już teraz deklarować kupno znaku, gdyż inaczej klub może zamówić za dużo i związać niepotrzebnie gotówkę. Zebranie uchwala powierzyć komitetowi ostateczną decyzję.

Sprawę organu klubowego referuje kpt. Szydelski. Zebranie uchwala powierzyć komitetowi wybór organu po wyjaśnieniu się kwestji protektoratu Automobilklubu Polski oraz sprawy Polskiego Związku Motocyklowego.

W wolnych wnioskach kpt. Szydelski stawia wniosek, by walne zebranie poleciło komitetowi obranie p. płk. Mrozińskiego pierwszego prezesa klubu członkiem honorowym w uznaniu zasług położonych dla P. K. M. Wniosek uchwalony przez aklamację.

P. Rychter stawia wniosek w sprawie uznania członkiem honorowym p. Olechnowicza kierownika ruchu kołowego. Po dyskusji wniosek przechodzi większością głosów.

P. Rychter zwraca się z apelem do członków, by jak najliczniej brali udział w pracach komisji sportowej, co jest nader ważne ze względu na nadchodzący rajd wiosenny. P. Modzelewski uzupełnia apel p. Rychtera, prosząc o współudział w pracy komitetu przez punktualne i regularne przybywanie na zebrania.

P. Mędrzecki stawia wniosek o wystąpienie z apelem do miarodajnych czynników, by zezwoliły na sprowadzanie motocykli do kraju ze względu na ważność tego środka komunikacji dla jak najszerszych warstw i dla obrony kraju. Głos w tej sprawie zabierają pp. Andrzejewski, Modzelewski, Szydelski, Werner, Karczewski. Uchwalony zostaje następujący tekst uchwały:

Walne zebranie P. K. M. uwzględniając niezbędność powiększenia ilości motocykli w kraju jako taniego środka lokomocji, dostępnego dla szerszych warstw ludności oraz wpływającego na rozwój sportu, wreszcie jako niezbędnego i bardzo ważnego środka lokomocji i łączności dla armji w czasie wojny, protestuje przeciwko wniesieniu motocykli na listę towarów zabronionych do wwozu i poleca komitetowi złożenie powyższego protestu odpowiednim władzom oraz ogłoszenie w prasie.

Na wniosek p. Andrzejewskiego zebranie uchwala podziękowanie pp. Tobiczykowi, Janowskiemu i Czaplickiemu za udzielanie klubowi lokalów. Wniosek ten uzupełnia kpt. Szydelski proponując też podziękowanie p. Andrzejewskiemu za udzielanie klubowi gościny w swem biurze. Wniosek przyjęto.

Na koniec odbyło się uroczyste wręczenia dyplomów uczestnikom rajdu motocyklowego. Oprócz zawodników otrzymali dyplomy i plakiety pamiątkowe: Obóz Szkolny Wojsk Samochodowych za zorganizowanie parku w Warszawie, 7 dywizjon wojsk samochodowych w Poznaniu, Automobilklub Polski w Warszawie, Automobilklub Wielkopolski w Poznaniu, kpt. Szydelski jako komandor pierwszego rajdu, p. Choiński jako vicekomandor pierwszego rajdu, p. kpt. Wolski jako starter 1. rajdu i p. Koziański za zasługi poniesione dla rajdu.

Sprawozdanie z posiedzenia komitetu P. K. M.

Posiedzenie odbyło się dnia 26.III b. r. w hotelu „Polonia".

Na porządku dziennym wybór władz na rok 1926 i wolne wnioski.

Wybory dały wynik następujący:

Prezes ppłk. szt. gen. Tadeusz Zieleniewski.

Wiceprezes (sprawy sportowe) kpt. Stanisław Szydelski.

Wiceprezes (sprawy reprezentacyjno-towarz.) p. inż. Wacław Karczewski.

Wiceprezes (sprawy administr.-finansowe) p. Wiesław Modzelewski.

Sekretarz jeneralny, skarbnik i bibljotekarz p. Bohdan Werner, gospodarz p. Ryszard Czaplicki.

Komisja sportowa prezes kpt. Stanisław Szydelski, wiceprezes p. Jan Choiński.

Członkowie: pp. Rychter, por. Rybiński, Werner, mjr. Łodziński, Karczewski, Heryng, Knappe, Koziański, Mekarski, i Sieklucki.

Na wniosek kpt. Szydelskiego uchwalono, że członkowie komitetu za każdą nieusprawiedliwioną nieobecność na zebraniu płacą karę w wysokości 1 zł., a po 4 kolejno po sobie następujących nieusprawiedliwionych nieobecnościach na zebraniu Komitet zwraca się do danego członka z prośbą o zrezygnowanie z godności członka komitetu.

Następne zebranie w piątek dnia 9.IV. w hotelu „Polonja" o godz. 19.

Działalność Polskiego Klubu Motocyklowego w r. 1925

Na wstępie, dla uplastycznienia działalności klubu, pozwolimy sobie przypomnieć historję powstania klubu.

Dążność sportowców — motocyklistów polskich do zrzeszenia się dawała prawie od chwili powstania Rzeczypospolitej Polskiej.

W wielu stowarzyszeniach i klubach sportowych powstały sekcje lub koło motocyklowe. W szeregu miast prowincjonalnych zorganizowano nawet lokalne kluby motocyklowe. Żaden jednak z tych klubów nie ogarniał Rzeczypospolitej Polskiej, a co ważniejsza nie reprezentował zrzeszonego Sportu Motocyklowego.

Wyczuwając potrzebę takiego stowarzyszenia znani sportowcy pp. kpt. Szydelski, inż. Tuszyński i ppłk. Zieleniewski podjęli inicjatywę w tym kierunku, opracowali projekt regulaminu Polskiego Klubu Motocyklowego i przedstawili go Ministerstwu Spraw Wewnętrznych do zatwierdzenia, co też nastąpiło w dniu 15 stycznia 1925 r.

Na dzień 28/II-25 zostało zwołane zebranie organizacyjne P. K. M. w łaskawie użyczonych apartamentach Automobilklubu Polski. Stawiło się zgórą 30 osób.

Zebrani na przewodniczącego powołali jednogłośnie płk. Mrozińskiego Szefa Wydziału Wojsk Samochodowych M.S.Wojsk.

Zebranie Organizacyjne wyłoniło Komitet Tymczasowy P. K. M., któremu powierzono przyjmowanie zgłaszających się kandydatów na członków P. K. M. i zwołanie w ciągu 2-ch miesięcy Ogólnego Zebrania.

Do Komitetu Tymczasowego zostali powołani pp. inż. Tuszyński, kpt. Szydelski, Rychter, Andrzejewski, płk. Mroziński, Modzelewski, Choiński, Biernacki, dr. Tobiczyk, inż. Bartnicki.

Odrazu wyłoniła się kwestja paląca: sprawa lokalu klubowego.

Zażegnane zostało to narazie dzięki uprzejmości dr. Saysse-Tobiczyka, który ofiarował lokal w Sp. Akc. „Interpol".

Komitet Tymczasowy odbył 4 zebrania, nawiązał kontakt z organizacjami pokrewnemi, przebalotował zgłaszających się kandydatów na członków, wreszcie zwołał Ogólne Zebranie Klubu, które się odbyło w dn. 8 VI 1925 r. w lokalu Sp. Akc. „Interpol" pod przewodnictwem p. Andrzejewskiego.

Zebranie Ogólne powołało do Władz Klubu następujących członków:

do Komitetu Klubu: pp. Biernacki, Rychter, Szydelski, Modzelewski, Mroziński, Tuszyński, Karczewski, Rybiński, Bartnicki, Sieklucki, Jesionek, Andrzejewski, Bielak, Hryniewski, Werner, Jędrychowski, Choiński, Łodziński, Janowski, Wolski,

do Komisji Rewizyjnej: pp. Bogowolski, Kossakowski, Mędrzecki, jako zastępców pp. Mękarskiego, Rudowskiego, Czarneckiego.

Pozatem Zebranie Ogólne zatwierdziło zaprojektowaną przez Komitet Tymczasowy odznakę klubową, powierzając Komitetowi opracowanie i zatwierdzenie odznaki klubowej na maszynę.

Komitet ukonstytuował się w następujący sposób:

Prezes płk. Mroziński, 1-szy vice prezes (sprawy sportowe) kpt. Szydelski, 2-gi vice prezes (sprawy adm.-finansowe) inż. Bartnicki, 3-gi vice prezes (sprawy tow.-reprezent.) p. Janowski, Sekretarz p. Modzelewski, skarbnik mjr. Hryniewski, Gospodarz p. Karczewski, Bibljotekarz kpt. Jędrychowski.

Jednocześnie powołano do życia Komisję Sportową, składającą się z 10 członków Komitetu pod przewodnictwem 1-go vice prezesa Komitetu.

Komisja Sportową została upoważniona do kooptacji członków.

Praca Komitetu posuwała się w następujących kierunkach:

Działalność sportowa. Sprawozdanie z tej działalności złoży Komisja Sportowa.

Działalność adm.-finansowa. Sprawozdanie ze spraw finansowych przedstawi Komisja Rewizyjna. Tutaj tylko zaznaczamy, że pod względem finansowym Komitet miał duże trudności, a to przedewszystkiem przez niewpłacanie składek przez Członków.

Budżetu na rok 1926 obecnie nie przedstawiamy, a to ze względu na niemożność ustalenia dotąd an iwpływów, ani wydatków i prosimy Ogólne Zgromadzenie do upoważnienia Komitetu do ustalenia i zatwierdzenia budżetu gdy tylko takowy będzie można opracować.

Dzięki staraniom Komitetu pozwolił p. Minister spraw wojskowych oficerom w stanie czynnym i nieczynnym na należenie do Polskiego Klubu Motocyklowego.

(Dziennik Rozk. M. S. Wojsk. Nr 3 i 1925 oraz rozk. D. O. K. 1 Nr 56 z 30.IV z 1925 pkt 5).

Duże trudności napotkał klub z powodu nieposiadania lokalu. O kupnie mowy nie było z powodu braku funduszy. Uniemożliwiło to przedewszystkiem zorganizowanie towarzyskiego życia klubowego.

Początkowo, jak zaznaczyliśmy powyżej, korzystaliśmy z uprzejmości Sp. Akc. „Interpol". Po zlikwidowaniu tej firmy dzięki interwencji i staraniom p. Janowskiego uzyskaliśmy lokal w lokalu Stowarzyszenia Urzędników P. K. O. (Krucza 15). Po paru miesiącach jednak Stowarzyszenie powyższe przeniosło się do innego lokalu i znów pozostaliśmy na bruku. — W tym krytycznym położeniu udzielił nam gościny p. Czaplicki w lokalu przedstawicielstwa f. „Indian" (Złota 64), gdzie i obecnie mieści się sekretarjat klubu.

Nie ustawano jednak w usiłowaniach uregulowania tej sprawy i dzięki staraniom p. Czaplickiego restauracja hotelu „Polonia" zgodziła się udzielać raz na tydzień do naszej dyspozycji jednej z sal tego zakładu.

Jako dni klubowe ustalono piątki (od godz. 18-ej). Niniejszym zwracamy się do pp. członków o jaknajczęstsze bywanie na tygodniowych zebraniach celem bliższego poznania się i stworzenia wreszcie towarzyskiego życia klubowego.

Działalność organizacyjna. Do dnia dzisiejszego klub liczy 83 członków. Komitet nawiązał kontakt, względnie współpracuje z następującemi organizacjami: Automobilklubem Polski, Wielkopolskim Automobilklubem, W. T. C., Śląskim Klubem Motocyklowym, T-wem Sportowym „Unia" w Poznaniu, klubami motocyklowemi we Lwowie, Bydgoszczy i Gdańsku, p. Modzelewski nawiązał w imieniu klubu łączność z Motoklubami Turynu i Lyonu.

Zaznaczyć musimy, że Władze Rządowe, — przedewszystkiem Min. Robót Publicznych i M. S. Wojsk. udzielały klubowi wybitnego poparcia.

Celem uzyskania opieki uznanej Międzynarodowej Organizacji Sportowej Komitet zwrócił się do Automobilklubu Polski o objęcie protektoratu nad P. K. M. Sprawa jest na dobrej drodze. W sprawie tej otrzymaliśmy życzliwą odpowiedź A. P. Zaznaczamy, że protektorat A. P. jako realne korzyści da przedewszystkiem członkom P. K. M. możność otrzymywania tryptyków i świadectw miedzynarodowych.

Dla zjednoczenia wszystkich organizacyj Sportu Motocyklowego Komitet wystąpił z inicjatywą stworzenia Polskiego Związku Motocyklowego. W tym celu osiągnięto porozumienie z W. T. C. Odnośny statut jest opracowany i złożony w M. S. Wewnętrznych do zatwierdzenia.

Wreszcie z inicjatywy Komitetu, dwutygodnik „Automobilista Wojskowy" wprowadził dodatek do tego pisma p. t. „Motocyklista", którego pierwszy numer przesłany został wszystkim pp. Członkom.

Zgodnie z art. 19 statutu na posiedzeniu Komitetu w dniu 12 marca r. b. zostali wylosowani następujący członkowie Komitetu: pp. Jesionek, Jędrychowski, Janowski, Sieklucki, Wolski, Bielak, Rychter, Karczewski, Modzelewski.

Zgłosili rezygnacje z godności członków Komitetu pp. mjr. Hryniewski, płk. Mroziński, inż. Tuszyński.

Samochód czy motocykl — co pierwsze?

Postawiłem sobie to pytanie, ponieważ wsłuchując się w głosy członków klubu i tych wszystkich, którzy z naszym klubem sympatyzują, obawiam się, aby W. K. S. i M. nie stał się stowarzyszeniem tylko kolegów bardziej zamożnych, mających środki do nabycia samochodu. A to przecież nie jest wcale zadaniem naszego klubu.

Powiedzmy sobie otwarcie, że głównemi magnesami, przysparzającemi nowych członków klubowi są: z jednej strony możność uzyskania prawa jazdy za tanie pieniądze, z drugiej liczenie na pośrednictwo klubu przy nabywaniu samochodów na raty. Są jeszcze i tacy, jak to wynika zresztą z ankiety, którzy chcieliby widzieć w klubie miejsce, gdzie za nieduże pieniądze można dobrze zjeść, wypić no i nagadać się do syta.

Ale, powtarzam, czy tylko tego rodzaju sprawy są zadaniem naszego klubu?

Bynajmniej nie. Inicjatorzy klubu chcieliby widzieć w nim nową i sprawną organizację sportową, któraby zespoliła kolegów, uprawiających sporty motorowe i dała możność wykazania, że Armja nie śpi i posiada dzielnych przedstawicieli i na tem polu. Znamienne dziś pytanie „A co mi klub da?" nie powinno mieć więcej miejsca; trzeba, aby do klubu garnęli się wszyscy ci, którzy choć nie mają dostatecznych środków pieniężnych ale mają za to dużo zapału, chęci i sił fizycznych do uprawiania tego brawurowego sportu, jakim jest wyścigowa jazda samochodowa lub motocyklowa. Jakaż więc byłaby droga do osiągnięcia tego celu? Nie wiem, czy projekt mój może dać konkretne wyniki, ale zdaje mi się, że byłoby nader pożądane, aby zarząd klubu nawiązał pertraktacje z którąkolwiek fabryką motocyklową i pobudził członków do zainteresowania się motocyklem.

Nie należy bowiem zapominać, że jazda motocyklem daje również możność rozkoszowania się „pochłanianiem przestrzeni", z tą jednak różnicą, że ma się więcej emocji sportowej niż przy jeździe samochodem.

Nie przeczę, że motocyklem bez kosza może się zainteresować tylko wielki zwolennik tego sportu, nie uznający nic poza sportem, ale proszę mi powiedzieć, czy można rozwinąć należytą szybkość wioząc w koszu „najdroższy skarb" jakim jest bezwzględnie obecna lub przyszła „towarzyszka życia".

Wyścigi motocyklowe w Strudze najwymowniej o tem świadczą.

A więc niech żonaci kupują samochody, a kawalerowie niech pozostaną

wierni tradycjom sportowym i „samotnie" walczą o laury i pierwszeństwo na tem polu.

Ale to jeszcze mało. My, Polacy, posiadamy to brzydkie przekonanie, że nie można zaczynać od małego, a trzeba albo odrazu sięgnąć po zaszczyty lub chociaż przyjemności albo zrezygnować ze wszystkiego i pogrążyć się w bezczynność i apatję. Mam tu na myśli wszystkich tych, którzy może znaleźliby trochę grosza na kupno słabego motocykla, ale się krępują, bo „inni" mogliby się śmiać z nich lub wyrażać z pewnem lekceważeniem. Otóż uważam, że ten fałszywy wstyd jest największym naszym wrogiem i szkoda, że tak wielu z nas zapomina o Ameryce, gdzie większość nie wstydzi się swych skromnych środków, zaczyna od małego i dochodzi do niebywałych wyników.

Iluż to z nas marzy o „szybkiem przenoszeniu się z miejsca na miejsce" ale pozostaje ciągle „na miejscu", bo o kupnie samochodu nawet marzyć nie może, a o motocyklu przecież myśleć nie wypada.

Mojem zdaniem motocyklistę należy w obecnych warunkach, może nawet wyżej stawiać od automobilisty, bo ten ostatni, nabywając samochód, myśli przeważnie, jak ciągnąć z niego zyski albo wprost go sprzedać przy pierwszej okazji, gdy koszta garażu, remontu i utrzymania dobrze dadzą mu się we znaki. Co innego motocyklista: ten garaż ma w przedpokoju, warsztat w pokoju, który sam zajmuje, skład benzyny i oleju — to dwie małe bańki, a zapasowe opony i kiszki też wiele miejsca mu nie zajmą. A teraz koszta eksploatacji. Tu powiem krótko: Ford osobowy przy oszczędzaczu zużywa do 8 klg na 100 klm i rozwija do 75 klm na godzinę — motocykl jednej z marek szwajcarskich zużywa na tę samą drogę 2 litry benzyny i rozwija do 65 klm na godzinę. Nic dziwnego, że motocyklista może „używać sportu", gdy automobilista ciągle musi myśleć co go utrzymanie i eksploatacja samochodu kosztuje. Chyba to zestawienie samo za siebie przemawia, nie mówiąc już o tem, że przyjęcie udziału w wyścigu lub raidzie motocyklowym jest jeszcze dostępne dla oficera, gdy tymczasem na raid samochodowy mogą sobie pozwolić tylko naprawdę ludzie zamożni. A przecież, jeżeli klub nasz nie będzie miał godnej reprezentacji na tego rodzaju imprezach sportowych, będą nas uważać za „towarzystwo wycieczkowo-turystyczne" lub jeszcze gorzej za wojskowe przedsiębiorstwo wynajmu samochodów, a tego chyba niktby z nas sobie nie życzył.

A więc zaczynajmy od małego; „według stawu grobla", jak mówi stare polskie przysłowie, bądźmy przedewszystkiem sportowcami, a potem przedsiębiorcami samochodowemi.

Kpt. Jerzy Kulesza.

*

Od Redakcji. Zarząd Klubu rozpoczął już pertraktacje z niektóremi firmami motocyklowemi w sprawie nabywania motocykli na raty. Wyniki pertraktacji ogłosimy w następnym numerze.

Program sportowy na rok 1926 Śląskiego Klubu Motocyklowego.

4,4. Otwarcie sezonu wielką jazdą propagandową całego klubu z rynku w Katowicach.

5,4. Międzynarodowe zawody w jeździe zręcznościowej (gymkhana).

25.4. Rekord kilometrowy.

30.5. Międzynarodowe wyścigi.

27.6. Wyścigi o mistrzostwo wojewódzkie.

18.7. Międzynarodowy raid motocyklowy.

26.9. Wyścigi o mistrzostwo klubowe.

*

43408 motocykli ale... we Włoszech

Jak popularny jest we Włoszch sport motocyklowy, dowodzi ogromna liczba zarejestrowanych motocyklów, mianowicie 43408 maszyn w tem 10042 z przyczepkami. Od 1919 r. ilość motocykli wzrosła o 34382 maszyny.

PORADNIK TECHNICZNY

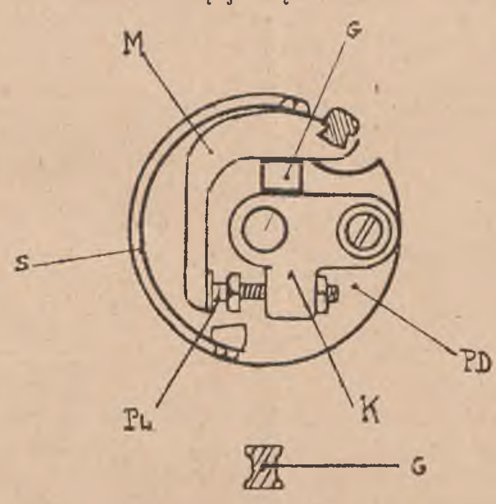
Pytanie:

Jak sobie poradzić w drodze w wypadku pęknięcia sprężyny w przerywaczu magneta „Bosch":

X.

Odpowiedź I:

Z braku zapasowej sprężyny „S" należy założyć (wcisnąć) między kowadełko K a młoteczek M kawałek gumy G, która w danym wypadku zastąpi sprężynę i umożliwi dalszą jazdę.



Objaśnienie znaków rysunku: G guma, PD podstawa przerywacza, K kowadełko, Pk platynki, S sprężyna, M młoteczek. Potrzebny kawałek gumy można bez zbytniej szkody wyciąć z wystających garbów opony.

Kiedy należy ogrzewać mieszankę?

PYTANIE:

Na moim samochodzie posiadam karburator ze specjalną rurą dla dopływu ciepłego powietrza i z okienkiem dla zimnego powietrza. Sądząc, że im mieszanka cieplejsza tem lepiej jeżdżę, stale zasłaniam dopływ zimnego powietrza. — Okazało się jednak, że to nie zawsze ma dobry skutek. — Doradzono mi kiedyś otworzyć okienko zimnego powietrza i przekonałem się, że silnik na tem zyskał. — Jak to wszystko wytłómaczyć? — i kiedy właściwie należy ogrzewać mieszankę, a kiedy nie?

G-cki

ODPOWIEDŹ:

Obserwacja Pana była najzupełniej słuszna. Rzeczywiście podgrzewanie mieszanki nie zawsze jest potrzebne i zaraz wytłómaczymy dlaczego.

Benzyna i powietrze powinny być ze sobą jak najlepiej przemieszane, — to jasne, ale przemieszanie benzyny, która jest płynem i powietrza, które jest gazem jest bardzo trudne. — Żeby je ułatwić należy zamienić benzynę na gaz czyli wyparować, a wówczas dwa gazy zmieszają się doskonale. Dawniej, gdy używano benzynę lekką, to znaczy lotną, takie parowanie odbywało się z łatwością, ale obecnie wskutek ogromnego zapotrzebowania, benzyna lekka jest bardzo droga i używa się wyłącznie w lotnictwie, a wszyscy automobiliści muszą jeździć wyłącznie na benzynie ciężkiej. Benzyna ciężka źle paruje i dlatego podgrzewanie mieszanki jest b. często potrzebne. — Czy ogrzewanie może kiedy zaszkodzić? — I tak i nie, — zależy co mamy na celu. — Jeśli chodzi nam o oszczędne zużycie materjału palnego (benzyny), to podgrzewanie mieszanki nigdy nie może zaszkodzić. — Im lepiej będzie podgrzana mieszanka, tem lepiej benzyna zmiesza się z powietrzem, tem lepiej się spali. Ale jeżeli chodzi o to, by silnik rozwinął jak największą moc, podgrzewanie nie zawsze jest potrzebne, czasami jest wprost szkodliwe. — Wiadomo, że każdy gaz pod wpływem ciepła się rozszerza. Mieszanka nie stanowi tutaj wyjątku i dlatego po ogrzaniu nie mieści się do cylindra w takiej ilości jak mieszanka zimna (licząc oczywiście na **wagę**). A skoro przyznamy, że po ogrzaniu mniej mieszanki dostaje się do cylindra, to musimy przyznać, że mniej ciepła wytwarza się wtedy przy spalaniu — a więc i silnik nie może rozwinąć swej pełnej mocy.

Streszczając powyższe, powiemy: Dla oszczędnego zużycia i dobrego wykorzystania benzyny powinniśmy przyjąć ogrzewanie mieszanki jako zasadę, ale w tych wypadkach, gdy chcemy by silnik pracował pełną mocą mieszanki podgrzewać nie należy, albo przynajmniej tylko bardzo nieznacznie.

Z Urzędu Ruchu Kołowego m. Warszawy

Rejestracja samochodów

Według rozporządzenia rządowego, dotyczącego całego obszaru Rzplitej, pierwszego kwietnia upłynął termin pronlogowania pozwoleń jazdy dla samochodów, zarówno prywatnych jak i dorożek. Uzyskanie t. z. „pieczątki bocznej" przy tej rejestracji nie pociąga za sobą żadnych kosztów.

Wobec tego, że również pierwszego kwietnia upłynął termin tak zwanych technicznych oględzin, pociągających za sobą koszty w wysokości po raz pierwszy 16 zł od 100 klg wagi, a w każdym następnym 20% tej sumy — właściciele samochodów, w obawie, że będą musieli płacić za oględziny w wysokości pierwotnej (16 zł za 100 klg) nie zgłosili również samochodów dla prolongaty pozwoleń. Jak się dowiadujemy — wbrew nadziejom — powyższy termin prolongowany nie został i obowiązuje w całem państwie.

Opłaty rejestracyjne za samochody prywatne

Samochody prywatne podlegają oględzinom raz na trzy lata. Przyczem przy pierwszej rejestracji opłacają, tak jak i dorożki samochodowe

1

6 zł. od każdych 106 klg. wagi samochodu. Redukcja opłat rejestracyjnych przy dalszych oględzinach technicznych, na które zgodziło się Ministerstwo Robót Publicznych, nie obejmuje narazie samochodów prywatnych. Sprawa ta ma być w najbliższej przyszłości zdecydowana przez Ministerstwo Robót Publicznych. Termin opłat dla wszystkich kategoryj samochodów zależny jest od terminu pierwszej rejestracji.

W sprawie oświetlenia dla konnych wozów ciężarowych

Ministerstwo Robót Publicznych wydało w październiku 1925 r. rozporządzenie, które zobowiązywało właścicieli konnych wozów ciężarowych do umieszczania po zachodzie słońca latarek z tyłu wozów, na wzór samochodów, na wszystkich drogach publicznych. Rozporządzenie to dotąd jednak nie jest wykonywane. Właściciele wozów tłumaczą to odwołaniem się do Ministerstwa z prośbą o cofnięcie tego zarządzenia. Tymczasem jednak z powodu braku latarek samochody często najeżdżają na wozy konne. Wobec tego władze bezpieczeństwa dopilnować mają wprowadzenia w życie tego rozporządzenia, nie czekając na wynik rekursu właścicieli wozów konnych.

Opłaty za przegląd techniczny dorożek samochodowych

W wyniku zwrócenia się do Ministerstwa Robót Publicznych, właścicieli dorożek samochodowych, Ministerstwo zgodziło się ostatecznie na obniżenie opłat rejestracyjnych przy dorocznym przeglądzie technicznym samochodów. Za pierwszy przegląd dorożki opłacają, jak wiadomo, 16 zł. od 100 klg. wagi samochodu i tyleż miał płacić właściciel dorożki przy każdorazowych dorocznych oględzinach. Od 1 kwietnia, w którym to terminie wszystkie dorożki muszą być już zarejestrowane, opłata wynosić będzie 20% sumy pierwszych oględzin.

W sprawie jaskrawych latarń samochodowych

Jak wiadomo, w celach bezpieczeństwa publicznego nie wolno w miastach używać latarń o oślepiającym świetle. Wobec tego jednak, że szereg ulic nawet w stolicy jest bardzo słabo oświetlonych, Ministerstwo Robót Publicznych w porozumieniu z M. S. Wewn. poleciło Komisarjatowi Rządu wydać przepisy, o zezwalające kierowcom samochodowym na słabo oświetlonych ulicach zapalać światło silniejsze. Równocześnie polecono władzom policyjnym, tytułem próby, już obecnie pozwalać na to kierowcom samochodów i motocykli.

SPORT

Udział wojska w raidzie Polsko-Czechosłowackim

Na ostatniem posiedzeniu Komisji Sportowej Automobilklubu Polski referowana była sprawa udziału samochodów wojskowych w raidzie Polsko-Czechosłowackim. Automobilklub Republiki Czechosłowackiej proponuje bardzo gorąco wzięcie udziału w rzeczonym raidzie również maszyn z kierowcami wojskowemi. Stawia jednakże za warunek, że Czechosłowacja w tym tylko wypadku delegować będzie samochody wojskowe o ile ze strony Polski będzie zarządzone to samo. W kwestji tej, delegacja Komisji Sportowej Automobilklubu Polski udaje się do M. S. Wojsk. aby kwestję tę definitywnie i w sensie dodatnim załatwić.

Raid samochodowy pań.

Komisja Sportowa Automobilklubu Polski ustaliła główne normy regulaminu raidu samochodowego pań, który ma się odbyć w czerwcu b. r. Tak więc śród trudności jakie przewiduje regulamin, najważniejsze dotyczą następujących działań, za które zawodniczka otrzyma punkty karne: za niepuszczenie silnika w ruch w ciągu jednej minuty, za zatrzymanie silnika w czasie trwania raidu, za reperację i obcą pomoc, z wyjątkiem montowania gum i opon, za przekroczenie minimalnej i maximalnej szybkości w drodze,

Wyścigi dla małych samochodów

Alzacki Automobilklub organizuje w dniu 9.V.1926 r. międzynarodowe wyścigi dla małych samochodów (o pojemności cylindrów 750 do 1100 cm³) w autodromie pod Strassburgiem. Trasa obejmuje 35 okrążeń na ogólnej przestrzeni 462 klm.

247 klm. na godzinę po piasku...

Jak donoszą pisma angielskie, jeden z najznakomitszych w ścigowców samochodowych— mjr. H. Seagrave, osiągnął na nowej maszynie marki Sunbeam — silnik 12-to cylindrowy, 247 klm. na godzinę.

Szybkość ta osiągnięta została w próbnym biegu na piaskach miejscowości kąpielowej Southport. Maszyna ta którą mjr. Seagrave nazwał „Hush-Hush" zbudowana została w wielkiej tajemnicy, aby ubiec wszystkich konkurentów międzynarodowych w tegorocznych wyścigach samochodowych.

A zatem jeszcze o niej usłyszymy.

Śpiący kierowca.

Podczas próby pobicia rekordu wytrzymałości, na przestrzeni 40.000 klm, przy średniej szybkosci 90 klm na godz., którą przeprowadzała Mrs. Cordery, angielska spotslady, zaszedł wypadek, że towarzyszący lady kierowca Ward, który na zmianę prowadził maszynę, poprostu usnął przy kierownicy.

Maszyna, która zrobiła już 1800 okrążeń i szła ze średnią szybkością 93.4 klm., raptem w pełnym pędzie zostaje wyrzucona z toru a śpiący kierowca zatacza łuk w powietrzu i pada na ziemie.

Wypadek ten zakończył się o tyle szczęśliwie, że kierowca odniósł tylko lekkie potłuczenia, maszyna zaś wyszła z tego „śpiącego karambolu" bez szwanku.

15.000 klm. w 6 dni.

Pięciu kierowców samochodowych: Hliprandi, Marins, Danieli, Carnelli i Dosio na 6-cio cylindrowej maszynie marki „O. M." o pojemności cylindrów 2 litry, ustanowili w autodromie Monza pod Medjolanem nowy rekord światowy w biegu 6-o dniowym, pokrywając w tym czasie 14.916 klm. 658 m. Ta sama maszyna pokryła 15.000 klm. w czasie 144 godz. 50 min. 49 sek. Średnia szybkość na godzinę wynosiła 103 klm. 568 m. Pozatem w biegu tym pobito 36 innych rekordów światowych.

FELJETON

Kwestja kobieca...

Pewnego pięknego poranka, do gabinetu prezesa jednego z licznych automobilklubów Euroazji, zjawiła się liczna delegacja pań zrzeszonych w „Towarzystwo Walki z Mężczyzną" i po wielu wstępach, przedmowach i innych ceregielach oświadczyła co następuje:

Panie prezesie... aczkolwiek, jak bądź i niezależnie od tego, że jesteśmy niewiastami t. j. chciałam powiedzieć... paniami... popędy nasze nie ograniczają się li tylko do rozgrzewania popiołów domowego ogniska, lecz i owszem, mamy również nieutuloną chęć... do głębszych emocyj. W tej właśnie i oczywiście ważnej kwestji, a jeszcze i z tego powodu, iż ze względu na równouprawnienie... przysługujące kobietom... t. j. paniom w Euroazji, pragniemy wykorzystać moment...

— Przepraszam panie... usiłuje prezes przerwać szumny potok przemowy delegatek... w jakiej właściwie kwestji mam zaszczyt...

— Właśnie, właśnie... panie prezesie, pragniemy oto wykorzystać moment równouprawnienia również i w... samochodach. Chcemy brać udział w wyścigach samochodowych narówni z naszemi, że się tak wyrażę, mężami...

— Ależ na miłość boską, próbował prezes tłumaczyć rozgadanym niewiastom, panie się mogą porozbijać, pokaleczyć i, co nie daj Boże, osierocić mężów... rodzinę...

— Właśnie, właśnie o to nam najwięcej chodzi, panie prezesie... niech wiedzą nasi „panowie..." (przyczem słowo panowie wypowiedziane było z niesłychaną ironją i przekąsem) do czego jesteśmy zdolne. Raczej śmierć niż dalsze ignorowanie naszej samodzielności, naszego równouprawnienia... przekonamy wszystkich, że potrafimy kierować nietylko, w razie potrzeby... mężem, lecz również i samochodem...

Pan prezes przerażony ulewą słów, wylewanych na niego przez delegatki, oszołomiony zabójczemi spojrzeniami tych, które nie mogąc przyjść do słowa wpijały się w niego rozognionym wzrokiem, zmuszony był przyrzec, że sprawę przedstawi zarządowi i o decyzji niezwłocznie zawiadomi, „Towarzystwo Walki z Mężczyzną".

Na pożegnanie jedna z pań oświadczyła, że gdyby zarząd klubu nie zgodził się na wyścigi pań... to one zrobią to na złość same i wtedy nie ręczą za całość swoich i cudzych kości.,,

Następnego dnia zostało zwołane ad hoc posiedzenie zarządu klubu z obowiązkowem stawieniem się wszystkich członków. Przedmiotem obrad była oczywiście kwestja kobieca...

Prezes odczytał postulaty delegacji złożone mu na piśmie i streszczające się do: 1) wyścig nie może się odbywać na mniejszej przestrzeni jak na 5000 klm. 2) samochody do wyścigu dostarcza klub względnie inni mężczyźni... 3) kierownictwo wyścigu spoczywa w dłoniach pań wydelegowanych ze strony TWM, 4) wszelkie czynności pomocnicze jak: nalewanie benzyny, wody i smarów..., utrzymanie maszyny w czystości, wszelkie poprawki, reperacje, cucenie kierowcy w razie omdlenia podczas wyścigu i t. p. oraz wszelkie inne związane z tem czynności, wykonują dobrowolnie mężczyźni, 7) za uchybienie obowiązkom tym pisze się punkty karne... 8) zwycięstwo przyznane zostanie tej pani i maszynie, która w równem i tajnem głosowaniu otrzyma większość głosów... 9) nagrody w postaci męża... dowolnie wybranego z pośród młodych, przystojnych i bogatych, oraz obdarzonych męską siłą, członków klubu.

Nad postulatami temi rozwinęła się długa i niesłychanie namiętna dyskusja, w której ścierały się zdania i wnioski jak szpady w spotkaniu. Próbowano zrazu nad całą sprawą przejść do porządku dziennego. Panowie, posiadający w domu żony... usiłowali dowodzić, że zgoda na takie rzeczy zdeprawuje całkiem niewiasty... Młodsi, którzy nie ryzykowali własnemi żonami, popierali żądania TWM — jako wniosek życiowy i uspołeczniający... wreszcie trzecia grupa panów, wyranżerowanych już z obiegu, postawiła kompromisowy wniosek, aby zasadniczo się na wyścigi kobiece zgodzić, lecz ze względów na obec-

W sprawie samochodu Forda typu 1926 r.

Na skutek naszej notatki w Nr 1 i 2 „Automobilisty Wojskowego", w sprawie dostarczania przez przedstawicieli firmy Ford w Polsce samochodów tej marki starych typów i w innych krajach już wycofanych z obiegu, a konspirowanie i niesprowadzanie na rynek polski Fordów typu 1926 roku, otrzymujemy od jednego z przedstawicieli Forda w Polsce f. „Hazot" pismo, w którem wspomniana firma wyjaśnia, że wprowadzenie na rynek polski maszyn fordowskich typu najnowszego t. j. 1926 r., zależy wyłącznie od decyzji Forda, który zarządził przymusową repartycję starych typów między wszystkich swoich przedstawicieli i dotąd, aż wszystkie samochody dawnych seryj nie będą wysprzedane, nowych typów na rynek polski nie wypuści.

Wszystko to jest piękne i ładne... może sobie Ford zarządzić repartycję jaką chce i gdzie chce, to jednakże nieznaczy abyśmy z tego powodu mieli zalecać i dalej nie przestrzegać kolegów przed kupowaniem wyranżerowanych typów fordowskich i to w dodatku po podwyższonej cenie, jaka ostatnio została na Fordy w Polsce ustalona.

Cóż robić — będziemy czekać, aż się Ford namyśli i zechce łaskawie dostarczyć na rynek polski swoje najnowsze samochody, a tymczasem niech pp. przedstawiciele Forda w Polsce starają się wetknąć swój stary zapas komuś innemu, kto o nowych typach nie wie, lecz do wojska prosimy maszyn, których już nikt zagranicą kupować niechce — nie protegować i nie wpychać.

Wydawnictwa

„Sport Strzelecki i jego trening". Studjum napisane przez Generała W. Maryańskiego znakomitego strzelca, olimpijczyka i znawcę sportu strzeleckiego. Wydawnictwo Związku Strzeleckiego. Niewielka książeczka — 128 stronic w cenie 3 zł. do nabycia we wszystkich księgarniach, skład główny: Al. Jerozolimskie Nr 27 m. 3. Wydawnictwo to jest pierwszym w tej dziedzinie sportu dziełkiem drukowanym, gdzie strzelectwo ujęte jest praktycznie jako sport a nie jako służba strzelecka. Miłośnik sportu strzeleckiego znajdzie w książeczce gen. Maryańskiego wyczerpujące wskazówki i rady dotyczące treningu i uprawiania strzelectwa. Wskazówki te dotyczą strzelania z broni długiej kulowej jak również strzelania śrutem i z broni krótkiej. Jest to jedyny podręcznik tego rodzaju w naszej literaturze sportowej, to też zalecamy go każdemu gorąco. Treść książeczki obfituje również w dużą ilość rycin i wykresów.

„Przegląd Artyleryjski" Nr 1 1926 r. (wydawnictwo istnieje IV rok). Zawiera 13 artykułów, recenzyj i sprawozdań, stanowiących dla każdego oficera, a zwłaszcza artylerzysty, ciekawy materjał do lektury, a mianowicie: Środki ochrony artylerji przed służbą wywiadowczą artylerji nieprzyjacielskiej. Mierzenie szybkości pocisków broni palnej. Przepisy bezpieczeństwa dla zakładów uzbrojenia w Stanach Zjednoczonych Kilka słów o wojennym przemyśle włoskim. Wyznaczenie poprawek balistycznych... VIII brygada artylerji w bitwie pod Warszawą w roku 1920 i wiele innych. Adres Redakcji i Administracji, Marszałkowska 26 p. 28.

„Szofer Polski", dwutygodnik ilustrowany ogólno automobilowy. Pismo to wydawane przeważnie dla potrzeb ruchu zawodowego kierowców polskich, zawiera w Nr 6-tym artykuł wstępny p. t. „Redukcja i obniżka płac". Troski i bolączki dnia powszedniego, a dotyczący przeważnie opłat rejestracyjnych. Gumy samochodowe (montowanie). Z życia związków szoferskich. Jazda w mieście, bardzo pożyteczny artykuł dla każdego automobilisty napisany przez p. J. Kuleszę i wiele innych. Znajduje się również w numerze tym wzmianka o „Automobiliście Wojskowym" z bardzo miłym życzeniem redakcji Szofera Polskiego.

„Kolarz Polski", oficjalny organ Polskiego Związku Towarzystw Kolarskich Nr 1. Wydawca Wacław Rokosz, redaktor odpowiedzialny Mieczysław Bodalski. Godnym uznania jest czyn, na który zdobyli się kolarze polscy uruchamiając własny organ prasowy. Oczywiście redakcja „Kolarza" będzie musiała mocno popracować nad tem, aby treść pisma odpowiadała zadaniu nietylko ze strony fachowej, lecz i dziennikarskiej... Pierwszy numer zawiera artykuł wstępny Od Wydawnictwa, następnie opisy, opisy i... kronikę. Z żalem musimy skonstatować, że niema tam ani jednego artykułu technicznego: jazdy na kole, wskazówek treningowych i t. p., co w pierwszym rzędzie „Kolarz Polski" zaprowadzić na łamach swoich powinien. Niezależnie od tego, jeszcze raz podkreślamy aktualność powstania pisma specjalnie kolarskiego i życzymy nowemu wydawnictwu rozwoju i powodzenia. Adres Redakcji i Administracji: Ordynacka Nr 7.

Odpowiedzi Redakcji

Por. Kleiber. — N.-Sącz. Narazie maszyn zagranicznych klub nabywać dla członków nie będzie, z wyjątkiem maszyn używanych i to na wyraźne życzenie członka. Czynimy forsowne przygotowania dla uruchomienia krajowego przemysłu samochodowego. Co się tyczy Forda, to nowego typu narazie w Polsce niema, zaś typu starego nabywać nie radzimy. Pocztą wysyłamy deklarację i kwestjonarjusz. Prosimy załatwić formalności członkowskie. Dalszy bieg sprawy będzie referowany w „Automobiliście".

Kpt. Nowak. — Biała Podlaska. Sprawa pośredniczenia w zakupie samochodów przez pojedynczych członków załatwiona zostanie formalnie na najbliższem posiedzeniu zarządu Klubu. W zasadzie i w pojedyńczych wypadkach pośredniczyć będziemy. Odpowiedź szczegółowa i decyzja zarządu — listem.

OD ADMINISTRACJI

Wszystkich PP. Prenumeratorów prosimy o punktualne wpłacenie abonamentu do najbliższego urzędu pocztowego na nasz rachunek w P. K. O. 12595.

W przeciwnym razie wysłanie Nr. 4 Automobilisty Wojskowego zostanie wstrzymane.

ny stan finansowy kraju... całą sprawę odłożyć na... później.

Żaden jednak wniosek nie uzyskał większości, więc przystąpiono ponownie od początku do rozpatrywania tej kwestji...

Wreszcie, po wzajemnych ustępstwach i przekonywaniach się, zgodzono się na wszystkie prawie punkty z małemi poprawkami, i tylko na punkt o kierownictwie wyścigów, ani rusz, nie mogli się pogodzić.

— Jak to, rozpoczął dowodzić jakiś utalentowany i wyłysiały lowelas, kierownictwo w ręku kobiet... świat się kończy.

— Co? wrzeszczy najmłodszy z członków klubu (który mówiąc nawiasem, na widok spódniczki przebiera nogami, jak kogut w kojcu) kobiety mają rządzić nami?... Nigdy się na to nie zgodzę, raczej wystąpię z klubu... Wszystko, ale nie to...

Inni zaś, którym mores przed żoną nakazywał bronić autorytetu niewieściego, stwierdzają, że jeśli klub „idzie" na podobne herezje jak wyścigi kobiece... to niechże nie upiera się przy jakiejś papierowej władzy i... zachowaniu męskiego autorytetu. Ten autorytet można wykazać gdzie indziej, w pojedynkę, nie zaś w tłumie kobiet gdzie tego nikt nie zauważy.

Nic tu jednakże nie pomogły głosy rozwagi... upierano się nadal przy kierownictwie męskiem, które w myśl statutu... musi zawsze pozostawać w ręku członka... Postanowiono więc, że komandorem będzie on... zaś podkomandorem — ona.

Niech się dzieje co chce, aby tylko moje było na wierzchu.

Wieść o uchwałach zarządu rozbiegła się lotem błyskawicy po całej Euroazji, rozpoczęto przyjmowanie zapisów i udzielanie informacji.

W sekretarjacie klubu telefon dźwięczy od rana do nocy...

— Hallo... to klub?... Czy mojego starego mogę zabrać na wyścigi jako pomocnika, on jest doskonałym szoferem... co, nie można? to nie jadę, proszę mnie wykreślić.,.

Po chwili znowu dzwonek.

— Proszę pana, czy podczas wyścigu można będzie dolewać wody?... moja maszyna musi pić co 10 klm., już jest tak zrobiona... Ach można, to doskonale, jadę z całą rodziną...

*

W buduarze pięknych pań — automobilistek — narada...

— Wiesz Kiziu co? Wreszcie wynalazłam sposób na mojego tyrana. Jadę na wyścigi. On się boi samochodu jak ognia, bo go już raz wywróciłam, co się zowie... więc nie jedzie ze mną. Zabieram Zdzisia na pomocnika i w drodze znikamy... powiem żeśmy zbłądzili...

— Ja nie jadę, ale cały wyścig jest mi mocno na rękę. Uprosiłam Sabinkę aby „zaangażowała" m o j e g o na kontrolera i... będę wreszcie wolna przez kilka dni... Och, już mi się to dawno należało...

*

Śród brzydszej połowy rodzaju ludzkiego nastąpiło również pewne ożywienie, spowodowane wyścigiem kobiecym. Układano pospiesznie program dnia pod nieobecność zacnych połowic... Kalkulowano wydatki, związane z rozszerzeniem horyzontu swobody kawalerskiej... Jednem słowem rojono, układano projekty, od których jednym ślina spływała po języku... drugim zaś, gdyby o tem wiedzieli, włosyby dębem na głowie stanęły...

Jeden tylko jegomość cicho się uśmiechał nic nie mówiąc, lecz na wzmiankę o wyścigu zacierał ręce i wesoło pogwizdywał.

Wreszcie ktoś ze znajomych zagadnął go w wiadomej kwestji:

— Słuchaj Boćku... a twoja pani jedzie?..

— Kto żona?... Nieeeeee...

— No, a czegoś taki rad?...

— Ano mój drogi, ten wyścig to jedyna okazja dla pozbycia się teściowej. Baba zwarjowała na punkcie samochodów... To też kupuję starego Forda za ostatnie pieniądze, wsadzę ją za kierownicę i jazda... Już ja ją tak pobłogosławię, że nie wróci... a jak wróci to... na tarczy nie na samochodzie...

— Szczęść ci Boże, rzekł ten drugi, westchnąwszy pobożnie i... rozstali się.

Muszkiet.

OD REDAKCJI: Redakcja zastrzega sobie prawo poprawiania, skreślania i skracania artykułów nadsyłanych do redakcji. Redakcja rękopisów nie zwraca.

WARUNKI PRENUMERATY:

DLA CZŁONKÓW WOJSKOWEGO KLUBU SAMOCHODOWEGO i MOTOCYKLOWEGO ROCZNIE Z PRZESYŁKĄ ZŁ 6

DLA NIECZŁONKÓW . . . . ZŁ 12

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16	1/32
Ostatnia strona, przed tekstem i w tekście	250	125	65	35	20	15
Za tekstem	175	90	45	25	15	10

Fotografje i klisze na rachunek klijenta.

Drukarnia M. S. Wojsk.